





# LA EVOLUCIÓN DE LA PERMEABILIDAD EN LA CIUDAD DE SEVILLA

---

El concepto de puerta territorial

Ana Rodríguez Luque

Tutor: Lola Goytía Goyenechea

Grupo L:

Fco. Javier Tejido Jiménez  
José Manuel Aladro Prieto

ETSA Sevilla - 2017/18









## A g r a d e c i m i e n t o s

*A mi familia por apoyarme y animarme en los momentos difíciles*

*A mis amigos por escucharme y aconsejarme*

*A los profesores que a lo largo de la carrera me han inspirado*

*A mi tutora por su infinita paciencia conmigo y mi redacción*



Í n d i c e



## 1. Introducción

### 1.1. Relevancia y oportunidad

### 1.2. Elección y delimitación del ámbito de estudio

### 1.3. Hipótesis y objetivos

### 1.4. Metodología

### 1.5. Estado de la cuestión

## 2. El concepto de puerta territorial y sus funciones en la arquitectura

## 3. Los sistemas de puertas de Sevilla a lo largo de su historia

### 3.1. El sistema amurallado

#### 3.1.1. La ciudad romana

#### 3.1.2. La ciudad musulmana.

#### 3.1.3. Sevilla tras la conquista castellana

#### 3.1.4. Sevilla en los siglos XVII y XVIII

#### 3.1.5. Sevilla durante la revolución del siglo XIX

### 3.2. El sistema fluvial y portuario

#### 3.2.1. El río como origen de la ciudad

#### 3.2.2. El Guadalquivir y el puerto de Sevilla como puerta de Indias

#### 3.2.3. La búsqueda de la revitalización del tráfico fluvial. La lucha contra las inundaciones y la navegabilidad: primeras modernizaciones del puerto y los planes de Moliní y Brackenbury.

#### 3.2.4. La Corta de la Cartuja y la recuperación del cauce histórico para la Expo 92. Las modificaciones previstas para el puerto de Sevilla y el acondicionamiento del Guadalquivir para la acogida turística.

## 3.3. El sistema ferroviario

### 3.3.1. Las primeras líneas de ferrocarril de Sevilla

### 3.3.2. Las modificaciones derivadas de la Exposición Iberoamericana y las nuevas propuestas de trazado y emplazamiento de estaciones.

### 3.3.3. Hacia la Expo 92: Nuevas estaciones y propuesta de metro de las estaciones

### 3.3.4. La ciudad continua, el metro, el tranvía y los nuevos apeaderos

## 3.4. El sistema aéreo

### 3.4.1. La puerta militar, el aeródromo de Tablada

### 3.4.2. El proyecto del aeropuerto de Sevilla

### 3.4.3. Las modificaciones y ampliaciones durante la segunda mitad del siglo XX, las obras derivadas de la Expo 92 y la situación actual.

## 3.5. El sistema rodado y de infraestructuras viarias

### 3.5.1. Las entradas a Sevilla antes del siglo XIX

### 3.5.2. Las infraestructuras de puentes de la Sevilla del siglo XX

### 3.5.3. La infraestructura viaria de accesos durante el siglo XX y la importancia del vehículo privado.

### 3.5.4. El transporte público motorizado durante el siglo XX

### 3.5.5. El siglo XXI: nuevos puentes, nuevos accesos y la renovación del transporte público.

## 4. Conclusiones

## 5. Bibliografía

## 6. Anexos



## R e s u m e n

La ciudad de Sevilla ha sufrido gran cantidad de transformaciones a lo largo de su historia y con ella la forma de entrada y salida, la permeabilidad de ésta.

Estos espacios de entrada y salida se convertirán en las puertas territoriales de la ciudad. En los orígenes del asentamiento urbano hispalense dos serán los sistemas de puertas existentes, el fluvial y portuario, y el amurallado. El primero como origen de entrada al territorio, el cual se convertirá en la ciudad sevillana y por donde llegarán las mercancías, los pueblos invasores, las riquezas y desgracias gracias a la navegabilidad del río Guadalquivir, y el segundo como conjunto de puertas físicas por las que entrar a la ciudad cercada.

Los sistemas de puertas se mantendrán hasta finales del siglo XIX cuando tras la Revolución Industrial llegue el ferrocarril a la ciudad, junto con los ideales ilustrados, y se destruya gran parte de la muralla, sustituyéndose las puertas formadas por este sistema por las puertas de acceso que supondrán las estaciones de tren construidas entonces.

A principios del siglo XX se sumará el sistema aéreo a los preexistentes con las puertas de Tablada, como acceso desde aire, y el Aeropuerto de San Pablo o de Sevilla unos años después. Todo esto sin olvidar las infraestructuras de caminos de entrada, así como los sucesivos puentes que se construyen en la ciudad y las posteriores estaciones de autobuses como otro de los sistemas de puertas territoriales.

En la actualidad conviven las puertas territoriales de los sistemas fluviales, ferroviario, aéreo y rodado pretendiendo formar una red de entradas a la ciudad jerarquizada, especializada y que trabaja de forma coordinada e intermodal.

Palabras Clave: puerta territorial, sistema amurallado, sistema fluvial y portuario, sistema ferroviario, sistema aéreo, sistema rodado y de infraestructuras.

## A b s t r a c t

The city of Seville has suffered a lot of transformations throughout its history and with it the form of entry and exit, the permeability of it.

These entry and exit spaces will become the territorial gates of the city. In the origins of the Seville urban settlement there will be two systems of territorial gates, the fluvial and port and the walled. The first as the origin of entry to the territory that will become the Sevillian city and where the merchandise will arrive, the invading peoples, the riches and misfortunes thanks to the navigability of the Guadalquivir River, and the second as a set of physical doors through which to enter the fenced city.

The gates systems will be maintained until the end of the 19th century when after the Industrial Revolution the railroad arrives to the city, along with the illustrated ideals, and much of the wall was destroyed, replacing the gates formed by this system through the access gates which will mean the train stations built then.

At the beginning of the 20th century, the air system will be added to the existing ones with the Tablada gates, as access from the air, and the San Pablo or Seville Airport a few years later. All this without forgetting the infrastructures of entrance roads, as well as the successive bridges that are built in the city and the subsequent bus stations as another of the territorial gates systems.

Nowadays, the territorial gates of the river, rail, air and road systems coexist, trying to form a network of entrances to the hierarchical, specialized city that works in a coordinated and intermodal way.

Keywords: territorial gate, walled system, fluvial and port system, rail system, air system, road and infrastructure system.







## 1. Introducción



### 1.1. Relevancia y oportunidad

Esta investigación pretenderá conocer y comprender la ciudad de Sevilla a través del concepto de puerta a lo largo de su historia, para entender como se ha ido transformando la ciudad y su forma de acceder a ella. La palabra “puerta”, según el diccionario de la Real Lengua Española en su primera acepción, es definida como *“vano de forma regular para poder entrar y salir por él”*. En la ciudad de Sevilla puede tener varios significados: una parada de Metro, una estación de autobuses, un aeropuerto, un lugar de intercambio de mercancías, el punto donde se produce el cobro de aranceles, el muelle de Sevilla o la puerta de la Macarena.

Las puertas que se abren o cierran dentro de una ciudad, con una historia que remonta sus orígenes al mundo clásico romano, forman parte de los elementos de la arquitectura que modifican y que transforman la ciudad, desde su permeabilidad, su trama, además de la forma en la que se habita.

No existe ningún estudio específico o análisis que reflexione sobre el concepto de puerta en la evolución de la ciudad de Sevilla, eso me permitirá analizar información recabada de todas las épocas históricas, así como la cartografía existente para poder realizar hipótesis y lanzar conclusiones que ayuden a comprender a esta ciudad desde una nueva perspectiva.

## 1. 2. Elección y delimitación del ámbito de estudio

El tema de estudio podría ser muy amplio si dedicáramos a estudiar cada puerta de Sevilla minuciosamente, es por ello, que trataremos de establecer una visión general desde la perspectiva de los sistemas de puertas de la ciudad en su conjunto. Existe mucha literatura sobre las puertas que formaron parte de la muralla almohade hasta su demolición, lo cual podría llevarnos a pensar que nos podríamos extender demasiado, sin embargo, se procurará evitar aplicando una determinada metodología de investigación y desarrollo del trabajo explicada a continuación.

Para la organización del documento dividiremos el entendimiento de la evolución del concepto de puerta en varios sistemas. Según la tipología de puerta que estemos estudiando y dentro de cada sistema se organizará por tramos temporales.

En primer lugar, la ciudad amurallada de Sevilla, es decir, el sistema de puertas territoriales contenido entre los muros que encerraban la ciudad hispalense desde sus orígenes hasta mitad del siglo XIX cuando se destruye dicho cinturón.

Del sistema amurallado al sistema fluvial y portuario, extendiendo el concepto de puerta territorial al mismo río Guadalquivir y al puerto sevillano, puerta de entrada de riquezas y desgracias para la ciudad sevillana.

Continuaremos con el sistema ferroviario, entendiendo la transformación de puerta territorial de las literales puertas de la muralla, a las nuevas estaciones de tren dentro del cinturón de hierro que encerrará a la ciudad de Sevilla durante muchos años hasta la Expo 92. En este apartado encajarán las estaciones de tren, tranvía y metro.

El sistema aéreo será el siguiente, comprendiendo al aeródromo de Tablada y al aeropuerto de Sevilla como dos puertas al nuevo mundo, no solo a los turistas de la península, sino al comercio con las colonias y con otros países europeos y americanos.

Por último, el sistema rodado y de infraestructuras, con el estudio de los diferentes caminos de entrada a la ciudad de Sevilla, los puentes y las nuevas carreteras de acceso como otras de las puertas territoriales de la ciudad.

Analizaremos todos estos sistemas y la evolución por etapas históricas sin olvidar hacia donde se dirigen. Además, esperamos que este intenso análisis y estudio nos devuelva una serie de conclusiones generales y específicas como remate del documento.



### 1.3. Hipótesis y objetivos

La finalidad de este trabajo es por una parte comprender la permeabilidad de la ciudad de Sevilla a través de sus puertas, entendiendo el concepto de puerta desde una perspectiva amplia, como elemento de entrada y salida de artículos o productos, así como de visitantes o habitantes de la ciudad, a lo largo de su historia.

Por otra parte, la comprensión de su historia y evolución desde la fundación de la ciudad hasta la actualidad, analizando las diferentes consideraciones que ha sufrido el concepto de puerta y el estado actual del mismo junto con la hipótesis de cuáles serían las puertas territoriales de la ciudad de Sevilla.

- Objetivos generales

Estudiar el concepto de puerta territorial para la ciudad de Sevilla a lo largo de su historia hasta la actualidad. Su razón de existencia y las diferentes funciones que han desempeñado.

- Objetivos específicos

Comprender la historia de las puertas que formaron parte de las murallas de Sevilla, desde la fundación de la ciudad romana hasta la destrucción de la medieval en el siglo XIX.

Investigar sobre el desarrollo y la influencia del río en la ciudad de Sevilla y los diferentes puertos que ha tenido para entender la evolución de la ciudad y cuándo estos han sido puertas de gloria o desgracia.

Entender el proceso de crecimiento de la ciudad a partir del siglo XIX para redefinir la idea que se tenía de puertas de la ciudad.

Analizar los diferentes sistemas de acceso a la ciudad a lo largo de los siglos XX y XXI comprendiendo los sistemas ferroviarios, aéreos y de infraestructuras viarias, para dar respuesta a las hipótesis de puertas territoriales que de ellos se extraen.

Estudiar el comportamiento de la ciudad en los siglos XX y XXI para lanzar hipótesis de cuáles podrían ser las puertas territoriales de la ciudad actual.



#### 1.4. Metodología

Este trabajo de investigación se llevará a cabo mediante un procedimiento de consulta de archivos, búsqueda bibliográfica de libros que recojan información concreta del estudio de los sistemas de puertas estudiados, lectura de artículos de investigación y opinión, manejo y análisis de las normativas que nos ocupen, recolección de fotos y dibujos o croquis de carácter histórico, así como la observación de la trama urbana actual y su evolución histórica a través de la planimetría existente, junto con la elaboración propia de planos o cartografías y fotografías, que hagan visible lo invisible, tras la investigación y la realización de hipótesis.



## 1.5. Estado de la cuestión

El trabajo de investigación que nos ocupa tratará sobre el análisis y comprensión de la evolución de las puertas territoriales de la ciudad de Sevilla.

Como ya sabemos, sobre las puertas territoriales que formaron parte de la muralla sevillana desde el origen del asentamiento hasta que se destruye la de origen islámico durante la segunda mitad del siglo XIX se ha escrito bastante. De hecho, nos apoyaremos en las hipótesis de Collantes de Terán, Campos, Blanco Freijeiro, Bosh Vilá, Morales Padrón o Jiménez Maqueda entre otros para comprender este sistema de puertas concretamente. Las hipótesis o conclusiones, que de ello podremos establecer posiblemente, sigan el hilo de lo estudiado que es bastante, aunque se pretenden dar algunas nuevas claves.

Los expertos antes definidos, autores de los textos sobre los cuales he realizado la investigación sobre las etapas de la Sevilla amurallada, exponen las hipótesis sobre el asentamiento original, así como sobre las puertas de la muralla de época romana, la evolución en la etapa islámica o la historia de las puertas desde la conquista castellana hasta su destrucción, incluso hasta nuestros días.

El sistema fluvial y portuario será el siguiente grupo en el que nos pararemos a investigar sobre la consideración del río de Sevilla como puerta, ya que, en los escritos, sobre todo en los relativos al Siglo de Oro, se tilda al río y al puerto como la Puerta de Indias. Lo relevante será entender esta vía acuática y los distintos puertos que se han ido colocando en la ciudad como puertas de la ciudad.

Los textos que se usarán serán algunos de los descritos anteriormente, además de los referentes a la evolución del río Guadalquivir a su paso por Sevilla, incluyendo para ello la planimetría histórica, las ortofotos de la ciudad y las imágenes históricas para analizar las diferentes funciones que ha tenido este sistema de puertas a lo largo de la historia, y cómo se ha ido transformando hasta la actualidad.

En cuanto a la concepción de las puertas del sistema ferroviario, no he encontrado textos donde así califiquen a las estaciones de tren sucedidas durante la historia hispalense. De ahí que mi trabajo sea el análisis de estas, de la relevancia de cada una en la ciudad y de las funciones que han llevado a cabo en cada momento y hasta hoy.

Para ello sí que me he podido servir de bibliografía referida a la historia de los ferrocarriles españoles y sevillanos, con autores como Wais, González Dorado, Rodríguez Bernal y otros. Fundamental será también el estudio de la planimetría y las normativas y figuras de planeamiento surgidas a partir del siglo XX que plantearán las transformaciones de este sistema de puertas.

Para el estudio del sistema aéreo el libro de Utrilla Navarro será imprescindible al explicar la historia de los aeropuertos sevillanos, que como podremos leer más adelante serán el aeródromo de Tablada y el Aeropuerto de San Pablo o Sevilla. Quizás no existan textos donde se analicen a estos como puertas de la ciudad, pero sí que autores como el anterior nos dan las claves para argumentarlo.

Habrà que ver como se relaciona Tablada y San Pablo con la ciudad, como desde principios de siglo XX Sevilla tendrá una puerta internacional que traerá por el aire tanto mercancías, como el correo y visitantes. Nos apoyaremos para este análisis en las imágenes históricas encontradas, así como los planos.

El último sistema es uno de los más complejos y abstractos, ya que se trata del sistema viario y de infraestructuras, unido a las entradas por medios rodados donde entrarían las estaciones de autobús. Los textos históricos, unidos a los normativos y figuras de planeamiento a lo largo del siglo XX y hasta hoy, serán las herramientas de las que nos serviremos para este apartado de la investigación.

Debo añadir que en este caso Antonio Barrionuevo será clave y sí que considera, junto con algún texto del Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 2006, algunos ámbitos de la ciudad y sus accesos como puertas territoriales. A partir de aquí podremos observar como el concepto de puerta territorial se usa tímidamente.

*“Su forma de crecer es, en general, su aprovechamiento para introducir una nueva relación entre las partes crecidas de la ciudad distinta de la radial o arbórea, aquella que se apoya directamente sobre los antiguos caminos, o algunas variantes radiales como barrios o ensanches. [..]*

*Es por ello que el límite tiene una tendencia inherente a crecer en el sentido de reunir las puertas o pasos territoriales en forma transversal, y en ocasiones como paralelos al río, en aquellos tramos que así había conformado antes de ser elemento integrado en la estructura urbana.” (Barrionuevo Ferrer, A., 2005, pág. 34)<sup>1</sup>*

De forma general debo incluir que he podido encontrar textos donde se definen a edificios representativos de la ciudad como puertas territoriales, así presenta Isozaki las torres construidas en Bilbao:

*“Precisamente recuperar para la ciudad este espacio en desuso desde hace más de tres décadas ha sido una de las obsesiones de Arata Isozaki e Iñaki Aurrekoetxea. El arquitecto japonés, más allá del diseño imponente del proyecto, siempre ha manifestado su deseo de que su diseño se convierta en esa puerta que abre Bilbao al exterior.” (Baza, N. ,2007, pág. 3)<sup>2</sup>*

Actualmente la ciudad camina hacia la intermodalidad con la intención de constituir gran cantidad de especializados y jerarquizados intercambiadores donde se aúnan diferentes puertas de la ciudad, creando de esta forma ámbitos o emplazamientos que acabarán siendo puertas territoriales, más que objetos o construcciones concretas. Todo esto podremos estudiarlo en los textos que hablan sobre las propuestas y proyectos sobre la ciudad sevillana en las figuras de planeamiento existentes.

Finalmente, tendremos que asimilar toda la información recabada, no solo escrita sino infográfica y cartográfica también, para aportar las claves de lo que consideramos que han sido las puertas territoriales de la ciudad, las funciones y relevancia que han tenido, y la dirección a la que se dirige la concepción de la idea de puerta territorial desde la actualidad hasta el futuro más cercano.

---

<sup>1</sup> Barrionuevo Ferrer, A. 2005. *Sevilla: formas de crecimiento y construcción de la ciudad*, pág. 34.

<sup>2</sup> Baza, N. ,2007. Entre las torres. *Periódico Municipal Bilboko Udala*, pág.3.





## 2. El concepto de puerta territorial y sus funciones en la arquitectura



El concepto de puerta tiene una amplia cantidad de acepciones si buscamos en cualquier diccionario o enciclopedia, concretamente, y tal como hemos descrito anteriormente, la Real Academia de la Lengua Española lo define en su diccionario en la primera entrada como *“Vano de forma regular abierto en una pared, una cerca, una verja, etc., desde el suelo hasta una altura conveniente, para poder entrar y salir por él”*. Esta definición refleja el concepto de puerta que se ha tenido desde los orígenes, cuando se cerraban las ciudades a través de una especie de cerca a la que se accedía por una serie de puertas.

Al hilo de lo que comentamos, en la cuarta entrada nos encontramos con la siguiente definición *“Entrada a una población, que antiguamente era una abertura en la muralla.”* En el carácter de esta acepción se empieza a vislumbrar la condición de territorialidad de las puertas, esto es, si una puerta era entendida como la entrada a una población, se entiende como la entrada a dicho territorio.

En las etapas pertenecientes a los sistemas de murallas, la entrada a los territorios cercados se hacía a través de las puertas que indicaban los caminos a otras poblaciones. Estas puertas no solo tenían un carácter de entrada y salida, sino que, si la muralla tenía la finalidad de proteger las ciudades de lo que suponía el mundo exterior, la puerta adquiría no solo una función defensiva, sino también una función sacra, simbolizando el punto de paso entre el interior de la población, espacio seguro y puro, del exterior, extraño, peligroso e impuro.

De este modo las puertas se convertían en puntos fundamentales a proteger por divinidades, y se ornamentaban con sus imágenes y figuras con aspectos amenazantes, todo ello para custodiar y proteger dicha entrada y a la población de su interior. Esta función protectora de las puertas de las murallas, así como lugar donde exponer la fortaleza de las civilizaciones se

ha documentado a lo largo de la historia dentro de diversas culturas como podemos observar en los extractos del siguiente texto:

*“Esta función, documentada en diversas sociedades, como la Jonia asiática e insular daría posteriormente origen, ya en el mundo clásico, a la función protectora de divinidades como Apolo, Artemis, Atena, Hécate, Hermes, Marte, Deméter, Venus, Ceres o Vulcano. [...] También ligada a la función sacra de la puerta sería el uso entre hititas y hebreos de exponer los tratados y escribir las leyes sacras en la puerta o la costumbre griega de colocar los trofeos de guerra dentro del concepto de puerta triumphalis, pues era el lugar esencial de los ritos del triunfo, costumbre que se puede relacionar con la documentada igualmente en el ritual romano del arco triunfal.”* (Moneo Rodríguez, T. ,2003, págs. 285-287.)<sup>3</sup>

Además de que la puerta fuera ornamentada con símbolos que le dieran ese carácter de protección y fortaleza, siendo el ámbito de entrada y salida entre la población interior y el mundo exterior, en el espacio que rodea la puerta se llevaban a cabo actividades muy concretas que le otorgaban una singularidad dentro de la ciudad.

En ellas en el mundo oriental se sentaban el consejo de ancianos, se tomaban decisiones judiciales, se ejercitaba la justicia o se discutían los asuntos públicos. Por otro lado, en la sociedad ibérica se disponían extramuros cerca de las puertas los santuarios y cementerios, entendiendo como la ciudad intramuros el ámbito de los vivos y el exterior el de los muertos.

Otros ejemplos del simbolismo de las puertas, que formaban parte de los recintos murados en diferentes poblaciones del mundo son: las antiguas puertas de las murallas chinas, eran cuatro que marcaban los puntos cardinales, por donde se expulsaban a los espíritus y se recibían las energías positivas y que se representaban con los trigramas de Kun (puerta cerrada) y de Chien (puerta abierta); en Tebas siete puertas, siendo este un número

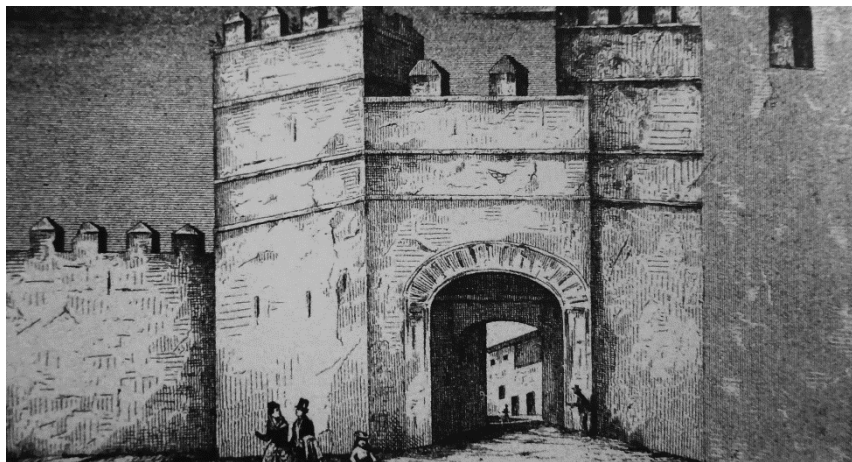
---

<sup>3</sup> Moneo Rodríguez, T. ,2003. *Religio ibérica* (pp. 285-287). Madrid: Real Academia de la Historia.

sagrado; en los pueblos etruscos encontrábamos tres puertas dedicadas a cada divinidad de Etruria; en las ciudades romanas cuatro señalando el origen y el final del Cardo y el Decumano Máximos, o en la umbra Iguvium donde existían tres puertas: Trebulana, Tesanaca y Veia, en cada cual debía hacerse un sacrificio y una plegaria.

Las diferentes funciones que desempeñan las puertas de los recintos murados no se reducen a las descritas anteriormente, éstas son solo algunas dentro de lo que conocemos como el mundo antiguo o clásico.

Algunas de las funciones musulmanas conocidas de las murallas fueron: prisiones, ámbito de cobro de aranceles, espacio de culto, puerta de entrada de la realeza o personajes de relevancia política, defensa contra las crecidas del río, punto de carga y descarga de productos importados o exportados, aduana, etc. De este modo, sus nombres provienen no solo de los usos que recibían sino también de lo que se encontraba a su alrededor, caminos, mercados, arrabales, cementerios o barrios intramuros.



*Ilustración 1: Puerta de Córdoba, que fue prisión. Dibujo de Tovar. (Sevilla, 1878).*<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Ilustración 1. Tovar, B. (1978). *Las puertas de Sevilla* [Dibujos]. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.

Sin embargo, las puertas pertenecientes al cinturón defensivo de las ciudades, como las de Sevilla, han ido modificando sus funciones, teniendo siempre la defensiva como principal, según las necesidades de su pueblo o las exigencias históricas del momento.

Una vez que, en el siglo XIX, se destruye la muralla de Sevilla, el concepto de puerta territorial como entrada a una población, dentro de lo que se entendía como la abertura en la muralla, desaparece. El concepto de puerta territorial se transforma irremediabilmente, buscando nuevas interpretaciones.

El germen de la reflexión de este documento se produce justo aquí preguntándonos ¿cuáles son las nuevas puertas de la ciudad tras la destrucción de la muralla?

La propuesta que se hace habla de la evolución de la puerta territorial hacia una concepción más amplia de la idea de puerta correspondiente a la muralla. Encontramos que donde antes necesitábamos una puerta para



*Ilustración 2: Estación de ferrocarril de Cádiz. (Sevilla, 1962).*<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Ilustración 2. Sevilla Insólita. (2014). Recuperada de: <http://sevilla-insolita.blogspot.com/2014/09/ultima-parada.html>



entrar en una ciudad, ahora necesitamos una estación de tren, de metro, un puerto, un aeropuerto, una estación de autobuses, un puente o una carretera.

Con la revolución industrial, liberal y burguesa unida a la Revolución Gloriosa de 1868, se interpreta al cinturón murado como constreñimiento del crecimiento de la ciudad y como símbolo de atraso que impedía el progreso.

La vez que se destruye la muralla, se construye la nueva muralla de hierro que cercará la ciudad durante más de un siglo, las nuevas líneas ferroviarias. Éstas conectarán los pueblos de alrededor de forma más rápida y novedosa, las puertas de esta nueva “muralla” serán las estaciones, en primer momento las de Cádiz y de Córdoba, pertenecientes a dos empresas diferentes. Otras de menor relevancia irán ocupando la ciudad, dando un nuevo significado a la idea que de puerta territorial se tenía.



Ilustración 3: Vista del puerto de Sevilla. Sánchez Coello, Alonso. (Sevilla, 1576)<sup>6</sup>

6 Ilustración 3. Sánchez Coello, A. (Sevilla, 1576). Vista de Sevilla. (Óleo sobre lienzo). Dep. en el Museo de América, Madrid

No podemos olvidar en este parlamento la importancia como puerta de la ciudad que siempre tuvo el río que baña la ciudad, que tanta gloria a nuestra ciudad trajo, y que del mismo modo trajo la enfermedad, las crecidas y la desgracia que le arrebatarían a la ciudad hispalense el monopolio del Puerto de Indias tras el descubrimiento de América.

No hubiera sido posible el asentamiento de la ciudad de Ispal en época cartaginense sin la existencia del río como vía navegable de entrada. El carácter navegable del río hasta la ciudad de Sevilla ha permitido que a lo largo de su historia esta lámina de agua se convirtiera en puerta fluvial, la puerta de entrada y salida al mundo exterior, del comercio, de la riqueza, pero también de las crecidas, de la destrucción, de las enfermedades y la desgracia.

El puerto de la ciudad, que ha ido trasladando su emplazamiento con las modificaciones del río, no puede sino ser la puerta física del río, donde tienen cabida todas las actividades que del comercio y el transporte fluvial se



Ilustración 4: Graf Zeppelin sobrevolando Sevilla. (Sevilla, 1929)<sup>7</sup>

7 Ilustración 4. Recuperado de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

derivan, llegando a convertirse en Puerta de Indias, colocándose en su entorno espacios tan importantes como el arenal, el archivo, las aduanas o las atarazanas, convirtiéndose en punto fundamental de la economía y configuración de la cultura sevillana.

Con respecto a la entrada de mercancías y pasajeros, no solo encontramos las puertas ferroviarias o el puerto fluvial. Con la transformación de la ciudad se construyen nuevos accesos a la misma a través de puentes que sortean los obstáculos que en la ciudad se encuentran, a finales del siglo XIX y principios del XX, con el río y las líneas ferroviarias, además entra en funcionamiento el aeródromo de Tablada, que supondrá una renovación de la idea de transporte, transformándose en una nueva puerta para la ciudad, una nueva puerta al mundo exterior.

Así pues, se llevan a cabo rutas aéreas novedosas, se crean nuevas empresas entorno a la actividad aérea, y Tablada se convierte en un punto de relevancia internacional en cuanto a la historia aérea española.

Su ubicación estratégica, dentro de la ciudad, lo convierte en una puerta directa, sin embargo, limitada espacialmente, de modo que se propone la

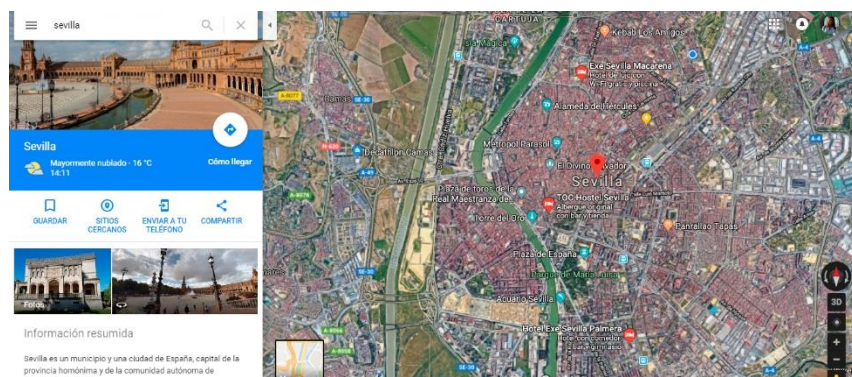


Ilustración 5: Captura de pantalla de Google Maps. (Sevilla,2018)<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Ilustración 5. Google Maps. (2018). Captura de pantalla de la Visualización de Sevilla. Recuperada de: <https://www.google.es/maps>

construcción de un nuevo aeropuerto transoceánico en Sevilla, al noreste de la ciudad. Este será la nueva puerta aérea, aunque aún desconectada de la urbe más habitada.

Con las organizaciones de las exposiciones iberoamericana del 29 y la Expo del 92, se llevan a cabo grandes transformaciones en la ciudad, se construyen nuevos puentes y carreteras, además se modifican las líneas férreas, se edifican nuevas estaciones y se proponen nuevos modos de transporte público. Hablaremos entonces del tranvía, del autobús interurbano o del metro.

Con la llegada del siglo XXI, la globalización y la conciencia de la sostenibilidad, nos encontramos con multitud de formas de entrar a la ciudad contemporánea, el barco, el tren, el avión, el metro, el tranvía, el autobús, el coche, la bicicleta o incluso los aparatos digitales.

Actualmente podemos entrar a conocer una ciudad a través de nuestros teléfonos, tablets u ordenadores mediante plataformas virtuales como son Google Maps, Bing Maps, Google Earth, Goolzom, etc. Estos programas de mapeos digitales que surgieron a partir de principios del actual siglo, nos acercan de manera inmediata al conocimiento físico de cualquier ciudad del mundo.

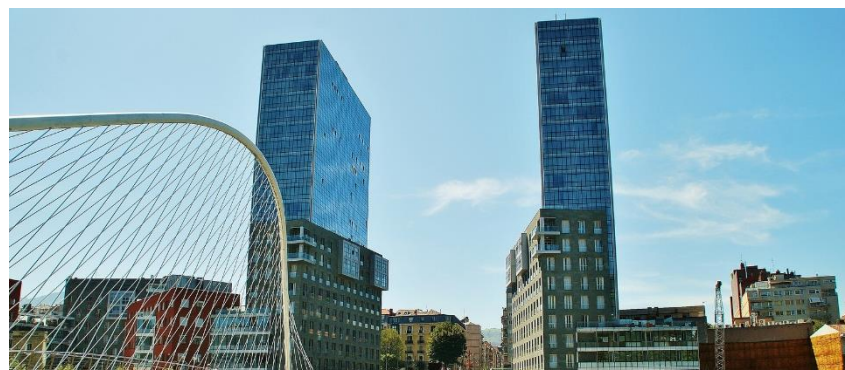


Ilustración 6: Torres Isozaki Atea.(Bilbao, 2013)<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Ilustración 6. Cabré, L. (2013) Fotografía Torres Isozaki Atea. Icabre Wordpress. Recuperada de: <https://lcabre.wordpress.com/2013/07/01/arata-isozaki-y-asociados-espana/>

Desde las iniciales cartografías, a los vuelos americanos de mitad del siglo XX, donde podíamos ver las ciudades desde fotografías aéreas, hoy en día podemos incluso caminar virtualmente por ellas con un simple click, sin movernos del asiento.

El análisis que de estas plataformas virtuales como puertas territoriales globalizadas de las ciudades es demasiado novedoso y no se acomete de manera profunda en este texto, aun así, sería una novedosa e interesante vía de investigación en posteriores estudios sobre este tema.

Otras puertas territoriales de la ciudad, estas con un carácter más simbólico que el resto anteriormente descritas serían los hitos las ciudades, antiguamente las puertas de la muralla se relacionaban con torres, de hecho, en Sevilla aún podemos disfrutar de la presencia de la torre del Oro como ejemplo de ello. Los nuevos hitos se emplazarían en la periferia, ejemplos claros de ellos serían las torres Isozaki Atea en Bilbao, definidas en la prensa y por su arquitecto como las nuevas puertas de la ciudad del siglo XXI:

*“Arata Isozaki se ha inspirado en la Plaza España de Roma para la concepción del complejo recientemente inaugurado y con el que se resuelve la conexión entre el Campo Volantín y el Ensanche, dos espacios tan céntricos como aislados entre sí. [...] El arquitecto japonés, más allá del diseño imponente del proyecto, siempre ha manifestado su deseo de que su diseño se convierta en “esa puerta que abre Bilbao al exterior” (Baza, N. ,2007, pág. 3.)*

El concepto de puerta territorial se trasladaría ahora a la arquitectura contemporánea, a los grandes e imponentes edificios que marcan las entradas a las ciudades del siglo XXI. En Sevilla con la construcción de la torre Pelli, sin entrar en su calidad arquitectónica, nos encontraríamos con una puerta de la ciudad, que marca un hito, que se puede presenciar desde muy diversos puntos del entorno de la misma y señala un punto importante de la ciudad. Se convierte en señal, diana y objetivo, en la redefinición de faro, en puerta que abre Sevilla al exterior, que abre la ciudad hacia un futuro contemporáneo.



3. Los sistemas de puertas  
de Sevilla a lo largo de  
su historia

En el presente capítulo se estudiarán y analizarán los diferentes sistemas de puertas territoriales estimados en este trabajo de investigación, se presentarán de manera cronológica los apartados en los que cada sistema se dividirán según sus propias etapas. Así empezaremos con el sistema amurallado por ser el primer sistema de puertas que se considera existente en la ciudad de Sevilla y se continuará con el fluvial y portuario, fundamental en el origen de la ciudad, continuando por el sistema ferroviario motivador de la destrucción de las puertas del sistema amurallado, seguiremos por el aéreo y terminaremos por el sistema rodado y de infraestructuras. Cabe señalar que el listado presente de sistemas de puertas es posible que pudiera crecer, y así añadiríamos por ejemplo entre otros el sistema virtual.

### 3.1. El sistema amurallado



Este sistema nos trae la concepción originaria de puerta territorial, ya que las murallas que cercaban las ciudades poseían un número concreto de puertas según la época, por las que se hacía la entrada y salida de las ciudades. El carácter originario de estas puertas era defensivo, después adquirirían otras funciones en relación a la posición concreta en la ciudad.

### 3.1.1. La ciudad romana

La primera cerca de la que hoy se conoce algunas de sus características y puertas se remonta a época romana, sin embargo, eso no significa que no existieran otras anteriores. Previamente al análisis de la ciudad amurallada romana de Sevilla tendremos que definir el origen de la ciudad, de los primeros asentamientos, para entender el emplazamiento de los elementos que a partir de época romana describiremos como parte de esas puertas de la ciudad.

Para el momento que los arqueólogos e historiadores de la ciudad hispalense defienden como origen del asentamiento no existen fuentes escritas, de modo que no cabe duda que las hipótesis serán basadas en los estudios e investigaciones arqueológicas de la protohistoria del Bajo Guadalquivir. Para situarnos históricamente describiremos las tres etapas que nos ocuparán: el Bronce Final, el Periodo Orientalizante y la Cultura Ibérica, las dos primeras se verán influenciadas por la cultura tartésica y la última por la turdetana.

Entre los siglos IX hasta VIII a.C., los indígenas que habían vivido alejados del río, pasan a colonizar los cabezos que dominan su paso. Estos poblados tartésicos se sitúan en las principales vías de comunicación, en las rutas de trashumancia o caminos que conducen a zonas mineras del interior.

Conociendo esto y tras el estudio de F. Collantes sobre el asentamiento primitivo de la ciudad, interpretamos que la situación originaria ocupó un pequeño montículo de unos 15m de cota, alargado de Norte a Sur, de unas dimensiones aproximadas de 450m por 200m, elevado en su mayor punto central formando una base elíptica a los 17 m. Este pequeño cerro se verificaría en las excavaciones de la Cuesta del Rosario y Argote de Molina.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Collantes de Terán Delorme, F. (1977). *Contribución al estudio de la topografía sevillana en la antigüedad y en la edad media*. Sevilla: Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría.

Este asentamiento era posible gracias a su situación estratégica con respecto al río, sus brazos y afluentes de carácter navegable que la convertían en una población abierta al mar, de ello tenemos constancia literaria como observamos en el siguiente fragmento:

*“Hasta Hispalis, en efecto, en un trayecto que no es inferior a quinientos estadios, es posible la navegación con barcos de carga de considerable tamaño, y para atender a las ciudades de más arriba, hasta Illipa<sup>11</sup> con barcos más pequeños, si bien hasta Corduba, con barcos de río [...] En la parte superior a Corduba en torno a Cástulo, el río ya no es navegable.”* (Strabón, III, 2,3.)

Si bien en época romana el río era navegable, es lógico pensar que los fenicios, como pueblo de grandes comerciantes marinos, no dejaran pasar inadvertida esta característica del montículo donde se ubicó la población sevillana. A favor de fechar el origen de Sevilla en época fenicia, A. Díaz Tejera defiende que el origen del nombre de Hispalis de época romana proviene su origen fenicio, Spal, derivando por influencia romana en Hispalis.

Según A. Blanco los estratos encontrados en la Cuesta del Rosario y Argote de Molina describen la existencia y fin de una población, existente desde la Edad del Bronce entre los siglos IX-VIII, caracterizada por la cerámica bruñida. A conclusiones similares llega J.L. Escacena que encuentra en los estratos inferiores de las excavaciones, lo que parece indicarle un paralelismo con el nivel 25 del Cerro Macareno datado en la segunda mitad del siglo VIII a.C.

Más tarde, en la excavación de un solar de la calle San Isidoro se detectaría, a 9m de profundidad, la fecha más antigua de Sevilla en época tartésica, hacia los siglos IX y VIII a. C. <sup>12</sup>

<sup>11</sup> Alcalá del Río.

<sup>12</sup> Blanco Freijeiro, A. (1989). *Historia de Sevilla. La ciudad antigua. (De la prehistoria a los visigodos)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Servicio de Publicaciones.

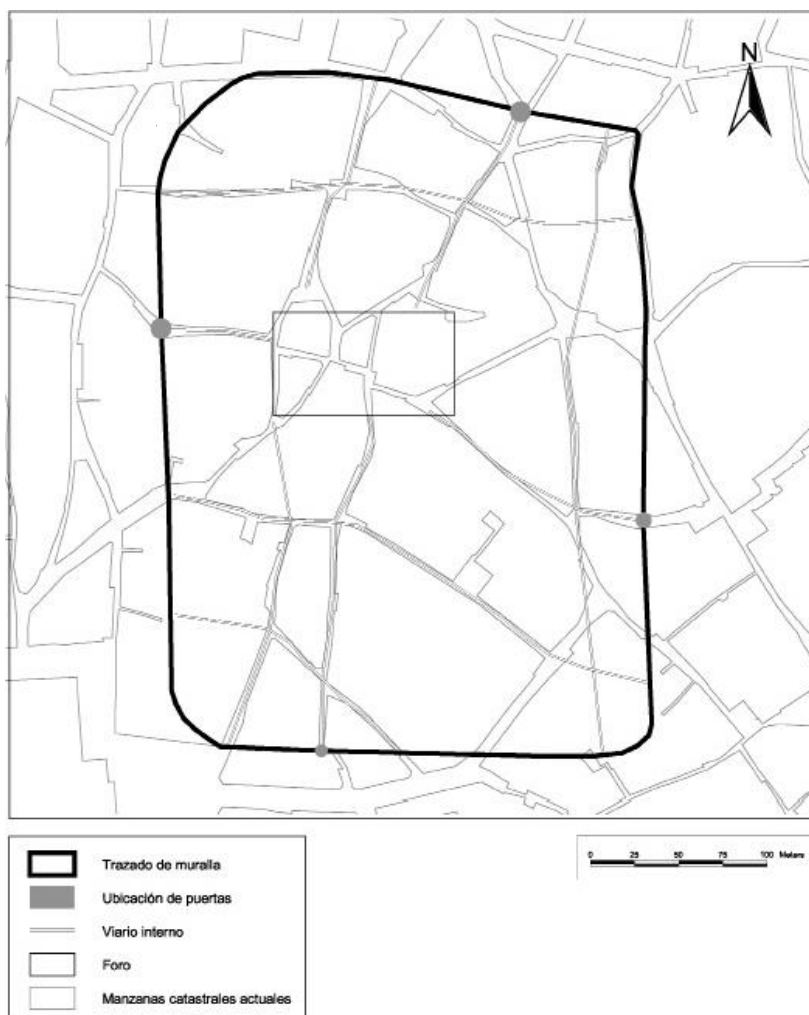


Ilustración 7: Reconstrucción del trazado de la cerca muraria republicana a partir de Campos. (1989-1993) <sup>13</sup>

<sup>13</sup> Ilustración 7. Imagen recuperada de: González Acuña, D. (2011). *Forma vrbis Hispalensis*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Si ubicamos el origen del asentamiento en época tartésica, podríamos hablar de que Sevilla habría estado influenciada por la cultura turdetana, fenicia e incluso cartaginense de forma previa al asentamiento romano. Es importante entender esto puesto que, a pesar de no tener constancia de que existiera un recinto urbano que fortificara la ciudad, los enfrentamientos entre púnicos y romanos provocaron el levantamiento, por parte de los cartaginenses, de fortalezas.

A pesar de estas hipótesis, no existen indicios científicos demostrables de la existencia de dichos elementos defensivos previos a la dominación romana. En las excavaciones de Argote de Molina, se detectan los primeros niveles romanos datados al final del siglo III a. C., y las primeras construcciones en los siguientes pertenecientes a la primera mitad del siglo II a. C.

Todo ello apuntaría a que, tras la última batalla entre cartaginenses y romanos en el año 206 a. C., los romanos que alcanzaron la victoria conquistaron los territorios cartaginenses como fue el caso de la ciudad que pasó a ser denominada Hispalis.

Una vez datada la dominación romana, cabe mencionar los dos periodos que de esta se distinguen, la época romana republicana y la imperial. Dos momentos históricos que nos describirán dos recintos amurallados diferentes.

Para el primer periodo descrito, definido como la época republicana, se han formulado varias reconstrucciones del cinturón defensivo. Para ello nos apoyamos en las hipótesis de Campos, 1989, que basadas en las excavaciones arqueológicas, como en hallazgos casuales, define el trazado de la posible muralla. <sup>14</sup>

Dicha muralla discurriría desde la Calle Galindos, por la cota 14m hasta el Palacio Arzobispal, girando hacia el este, hasta la Parroquia de Santa Cruz, por donde remontaría por la calle Vírgenes y torciendo hacia el Oeste, hasta la Cuesta del Rosario. Las puertas de dicho recinto se ubicarían en los extremos de las vías principales, el Cardo Máximo, que trazaría una línea de

<sup>14</sup> Campos Carrasco, J. (1986). *Excavaciones arqueológicas en la ciudad de Sevilla*. Sevilla: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla.



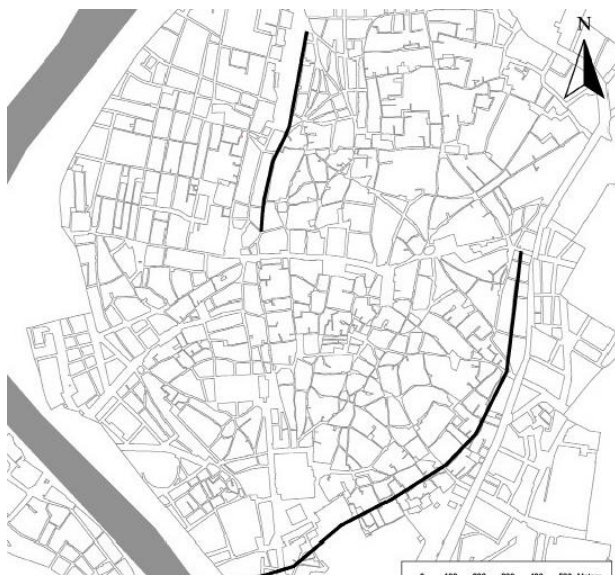


Ilustración 8: Hipótesis trazado muralla Thouvenot. (1940)

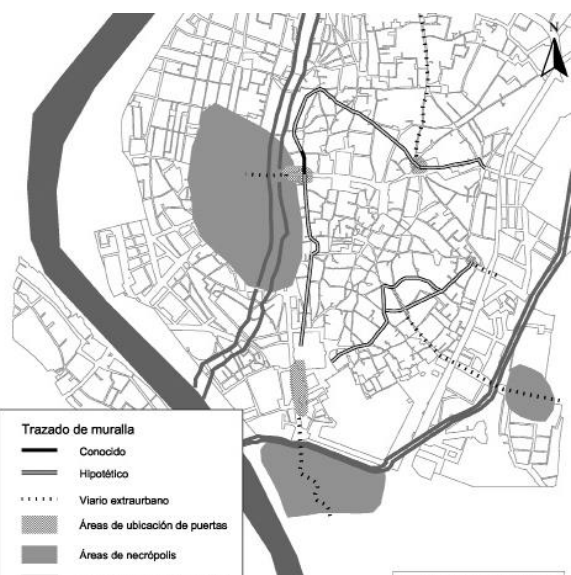


Ilustración 9: Hipótesis trazado muralla Collantes de Terán. (1977)

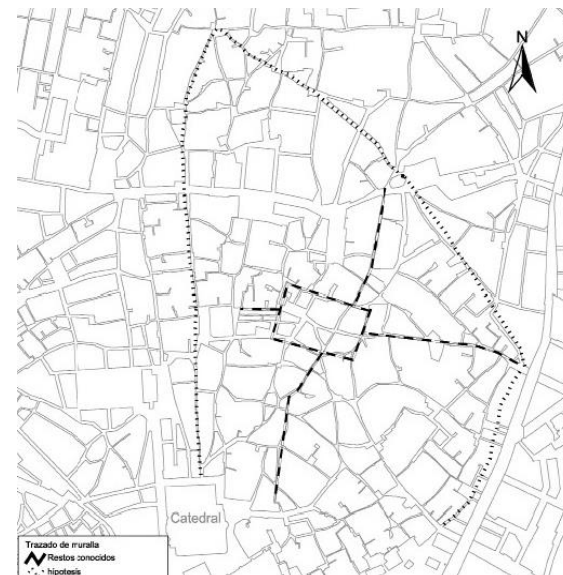


Ilustración 10: Hipótesis trazado muralla Blanco. (1989)<sup>15</sup>

Norte a Sur desde su origen en el encuentro entre la calle Candilejo y Cabeza de Rey Don Pedro, bajando por la calle Corral del Rey hasta Argote de Molina, donde se ubicaría el Foro Cívico y continuando por la calle Abades hasta su quiebro donde encontraríamos la puerta Sur. Por otro lado, el Decumano Máximo se trazaría de Este a Oeste empezando por la Puerta Este, ubicada en la calle Madre de Dios, y siguiendo por la calle Aire hasta Argote de Molina en el cruce con Cardo máximo, encontrándose su final en la intersección entre la calle Pajaritos y francos con la Puerta Oeste. Estas puertas serían los límites de los caminos que unían la ciudad hispalense con las de su entorno.

Esta sería la ciudad que, según Campos, debería haber asediado Julio Cesar en el 49 a. C. de forma previa al crecimiento urbanístico que posteriormente se produciría bajo el reinado de Augusto y que provocaría el desbordamiento del recinto amurallado, exigiendo, por ende, la construcción de uno nuevo que encerrara la población creciente.

Sobre las murallas de la época imperial que pasamos a describir a continuación, varias han sido las hipótesis, empezando por Thouvenot quien apostó por un cinturón que partía del entorno de la Torre del Oro, pasaba por el Alcázar, llegaba a la Puerta del Osario, incluyendo la iglesia de San Juan de la Palma, pero no llegó a definir los límites del recinto por las zonas del norte y del oeste.

Más tarde, sería Collantes de Terán el que propuso una hipótesis para la cerca defensiva de la ciudad imperial basada en las noticias de antiguos hallazgos, la confirmación de tramos de la muralla, la observación de desniveles y la propagación de los restos romanos encontrados hasta ese momento. La ubicación de las puertas vendría determinada, según este autor, por la existencia de necrópolis entendidas como extramuros y asociada a las vías de comunicación.<sup>16</sup>

Así pues, describió la ubicación de éstas en la zona Sur, entre la orilla del Guadalquivir y el Tagarete, en el acceso al camino hacia Gades y otra en

<sup>15</sup> Ilustraciones 8,9 y 10 recuperadas de: González Acuña, D. (2011). Forma vrbis Hispalensis. Sevilla: Universidad de Sevilla.

<sup>16</sup> Cfr. González Acuña, D. (2011). Forma vrbis Hispalensis. Sevilla: Universidad de Sevilla.

relación a la necrópolis de San Bernardo, cerca de la que posteriormente sería la Puerta de la Carne. Además, por el este abrió otra que conectaba con el camino hacia Córdoba, hacia el Oeste, ubicó otra puerta relacionada con la necrópolis hallada entre las calles Cuna y San Vicente, y la última la situó en el Norte, en torno a la iglesia de Santa Catalina.

Blanco en 1989, por su parte, también planteará un recorrido del recinto amurallado, basado en los datos topográficos e históricos. Este define la zona este con un recorrido desde la puerta Carmona, ubicada en el encuentro entre la calle San Esteban y la calle Tintes, hasta la Puerta de la Carne, en la confluencia entre la calle Cano y Cueto y Santa María la Blanca, dibujando en la unión una línea paralela a la Avenida Menéndez Pelayo. El tramo que unía la zona Norte con la oriental se originaría en las inmediaciones de la Iglesia de San Martín, pasando por San Juan de la Palma, Santa Catalina, continuaba por la calle Santiago y el Muro de los Navarros hasta la calle San Esteban. El recorrido que define el tramo de poniente discurría por la calle Cervantes, Orfila y Cuna hasta el Salvador y continuaba por la calle Álvarez Quintero hasta la Catedral.

Esta hipótesis determinaba el Cardo Máximo cuyo origen estaba ubicado en la puerta definida en Santa Catalina, prolongándose su trazado por la calle Alhóndiga, Corral del rey y Argote de Molina, y continuando por Abades hasta las inmediaciones de la Catedral. Por su parte, el Decumano Máximo lo definía trazando una línea desde la calle San Esteban, continuando por la calle Águilas, hasta la plaza de la Alfalfa, y siguiendo por la calle Alcaicería de la Loza y por calle Córdoba hasta el Salvador.

Por otra parte, Campos nos presenta una hipótesis de restitución del trazado de la muralla, propuesto por Blanco, basado en el estudio de la topografía y el parcelario actual, y atendiendo también a las fuentes islámicas. Como podemos observar en la imagen el tramo nororiental era el mismo que

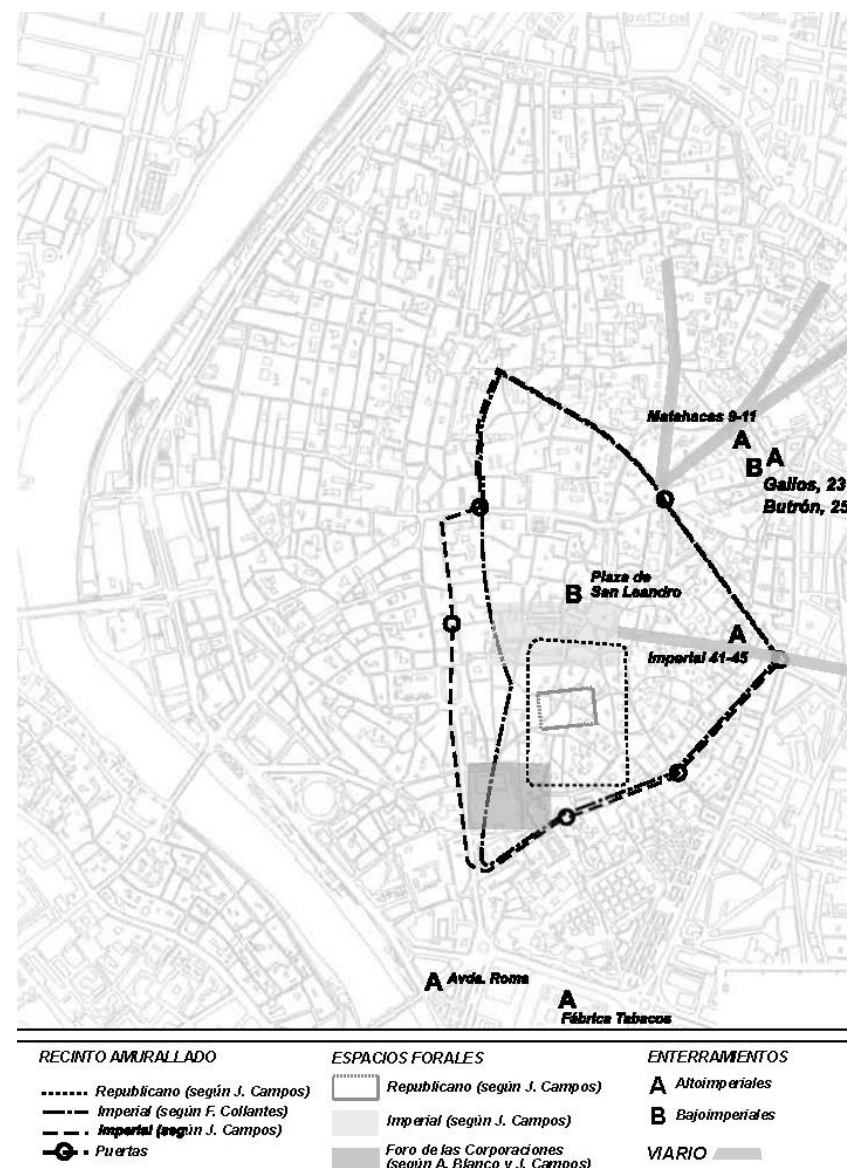


Ilustración 11: Hipótesis trazados y ámbitos de hallazgos. (2011) <sup>17</sup>

<sup>17</sup> Ilustración 11 recuperada de: González Acuña, D. (2011). Forma vrbis Hispalensis. Sevilla: Universidad de Sevilla.

proponía Blanco, situando, en este caso, una puerta en Santa Catalina donde arrancaba el Cardo Máximo.

El extremo norte tendría su origen en el mismo punto descrito en la hipótesis anterior, la Iglesia de San Martín, discurriendo por la calle Cervantes y continuando por Orfila. En este encuentro con Laraña sitúa una puerta y un quiebro del recorrido antes no definido por Blanco, prolongándose el trazado murado por la calle Sierpes en vez de Cuna, hasta la Plaza de San Francisco, y prosiguiendo por la Avenida de la Constitución hasta la Catedral. Desde este punto engarzaba con el tramo sureste desde el Archivo de Indias hasta la puerta más al Sur, ubicada en la Plaza de la Alianza. La posterior puerta se situaba en el entorno de la Iglesia de Santa María la Blanca, trazando la muralla en esta parte una línea por la calle Ximénez de Enciso hasta la puerta Carmona, por la calle Tintes. Esta puerta la situaba en el encuentro entre la calle San Esteban y Muro de los Navarros.

La de Campos parece ser la hipótesis más acertada y aceptada por los historiadores y arqueólogos de la ciudad. Aunque faltaría por situar alguna que otra puerta en la Plaza Nueva relacionada con el brazo secundario del Guadalquivir y el puerto. Por otro lado, parece que la organización urbana se transformó después de la segunda mitad del siglo V lo que modificó los usos, los flujos de comunicación y la conservación.

Como se ha definido brevemente en el capítulo anterior, las funciones que adquirirían las puertas de los recintos romanos estaban relacionadas con el paso entre dos realidades, la interior bajo protección divina y la exterior caracterizado por lo peligroso y desconocido. Existían puertas bajo cuyo umbral se encontraban víctimas sacrificadas como ofrendas que actuaban como guardianes de la misma o puertas *Triumphalis* por donde accedían los cortejos triunfales en determinadas ocasiones.

Además, como ya destacó Collantes de Terán en las hipótesis de la ubicación de las puertas de la cerca romana, las puertas se ubicaban en los límites de las vías y caminos principales, junto a los cuáles se desarrollaban las necrópolis, ámbitos de la ciudad que debían estar cerca de los vivos, pero

extramuros debido a las creencias religiosas; así como los montículos dedicados a ser de basurero, y los puertos tanto marítimos como fluviales.

En el caso de las puertas pertenecientes a la cerca republicana definida por Campos, apenas podemos saber que la puerta Oeste de la calle Pajaritos con Francos estaba relacionada con la zona portuaria, ya que el segundo brazo del río bañaba esta zona. Por el norte, la puerta ubicada en la confluencia entre la calle Cabeza de Rey don Pedro con la calle Candilejo, podría estar relacionada con una serie de hallazgos funerarios encontrados un poco más hacia el norte; la puerta Sur, en el encuentro con Abades y Mateos Gago, con la vía que en un futuro se convirtió en la *Vía Augusta*, y la Este en Madre de Dios, con las vías hacia *Corduba*.

Por otro lado, las puertas de la muralla imperial podemos relacionarlas con diferentes funciones o características, empezando por la situada en Santa Catalina cuyo emplazamiento estaría ligado a un importante camino que, tras la ampliación de la ciudad por los musulmanes, sería respetado hasta la Puerta de la Macarena, continuando hacia el Norte, quizás hacia *Illipa Magna* (Alcalá del Río).

En dirección de las agujas del reloj, la siguiente puerta, ubicada en el entorno donde más tarde estaría la Puerta Carmona, estaría ligada a una necrópolis cercana y al acueducto que traía agua desde Alcalá, además de ser el extremo este del decumano máximo y el punto desde donde partía el tramo de vía Augusta que conducía hacia *Corduba*. La siguiente, en los alrededores de Santa María la Blanca, desde donde se originó el camino de Quintos que atraviesa la necrópolis de San Bernardo.

Hacia el sur estaría el Foro de Corporaciones, ubicado donde encontramos la actual Catedral de Sevilla, y donde probablemente se ubicaba alguna puerta que daba acceso a la zona portuaria. Además, formaba el extremo del Cardo Máximo y en él debía arrancar el tramo de vía Augusta que se dirigía hacia *Gades* pasando por las necrópolis de la Fábrica de Tabacos y San Telmo.

Dirigiéndonos por poniente hacia el norte nos encontramos con otra puerta ubicada en el cruce entre Francisco de Bruna y Manuel Cortina que sería el



acceso al cementerio que existió en el antiguo convento de San Francisco. La puerta situada en el quiebro de la muralla entre el trazo de la calle Orfila, la calle Sierpes. Esto significaría el origen del camino hacia el Aljarafe que posteriormente sería respetado por los árabes.

La última, la ubicada más al Norte en el entorno de la Iglesia de San Martín, parecería tener relación con una necrópolis ubicada por esta zona y la contención del cauce del río que pasaba paralelo a este tramo de muralla.

### 3.1.2. La ciudad musulmana

Una vez que pasamos la época romana imperial de Constantino, el Imperio comienza a resquebrajarse con la llegada de los bárbaros. Por otra parte, en el año 409, España se encuentra invadida por los germanos, los pueblos suevos, vándalos y alanos que antes se situaban al norte del Rin han llegado a los Pirineos. Poco después los vándalos silingos se hacen con la Bética, los alanos con la Cartaginense y Lusitania, y los suevos y vándalos asdingos con Galaecia. Más adelante, Hispalis será de nuevo conquistada, esta vez por los vándalos asdingos que la saquearan para marcharse poco después, es en este momento cuando se instala el suevo Réquila conquistando la ciudad de nuevo, aunque solo de manera temporal.

No será hasta la época de Teudis, en el siglo VI, cuando podemos hablar de dominación visigoda en la ciudad hispalense, la cual se extendió por menos de dos siglos hasta la llegada de los árabes musulmanes y los beréberes islamizados. Cabe preguntarnos llegados a este punto si después de los continuos conflictos e invasiones, surgidas después de la dominación romana, existiría un recinto murado, sabiendo además que del último periodo romano han llegado hasta nosotros hallazgos arqueológicos como hemos descrito anteriormente. Cuestión que es relevante para el conocimiento del origen de la cerca que conservaría la ciudad a la llegada de los musulmanes.

La ciudad hispalense en el periodo visigodo era importante a pesar de haber perdido parte de su esplendor. Parece ser que conservaba, tras los conflictos bélicos, tramos de la muralla romana a la llegada de los musulmanes en el siglo VIII.

Sevilla acaba siendo tomada por el gobernador Muza en el año 712 después de un año de invasión de la Península. Sin embargo, no será hasta el 21 de diciembre del año 913 (según los datos recogidos en los escritos de F. Collantes), después del largo asedio y destrucción de sus murallas, cuando



Ilustración 12: La apoteosis de San Hermenegildo. Herrera el Mozo (Sevilla, 1620)<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Ilustración 12. Herrera el Viejo, F. (Sevilla, 1620). *La apoteosis de San Hermenegildo*. (Óleo sobre lienzo). Museo de Bellas Artes de Sevilla.

Sevilla fue tomada definitivamente. En este tramo de tiempo se suceden luchas, sitios, sublevaciones de los sevillanos, además de invasiones y saqueos por parte de vikingos y normandos.

En cuanto a los recintos murados de la Isbiliya musulmana se apuesta porque se hubiera construido un cinturón amurallado, quizás sobre los viejos restos, tras los continuos ataques a la ciudad, por mandato de Abd al-Rahman II, siendo a mediados del siglo IX una ciudad amurallada. Aunque como se describía anteriormente, tras la incursión normanda (año 844) y la entrada del gobernador Abd al-Rahman III (913-914) para evitar nuevas rebeliones, se ordena destruir la muralla siendo arrasada al nivel del suelo.

El problema con respecto a la construcción de la muralla de Sevilla que, construida en la etapa islámica, llegaría incluso hasta nuestros días, se cierne en cuanto a las fechas y autores. Los historiadores y arqueólogos discuten aun su autoría almorávide, almohade o ambas.

Francisco Collantes nos cuenta como en 1091 Yusuf ben Taxufín destrona al príncipe Al-Motamid y unifica, bajo la dominación almorávide, los territorios de la Península con los del imperio africano, convirtiendo la ciudad sevillana en capital del territorio peninsular. Pocos años después, entre 1146 y 1147, se tomó por asalto a la ciudad de Sevilla por parte de los almohades, convirtiéndose en la primera población peninsular bajo el dominio almohade, alcanzando uno de los periodos más esplendorosos de su historia.

Por su parte, Juan de Mata Carriazo, apoyando la versión de Manuel Gómez Moreno, considera la muralla obra completamente almohade, F. Morales Padrón la estimará sin embargo como obra almorávide y almohade. El arquitecto restaurador y escritor L. Torres Balbás define a la ciudad de Sevilla como amurallada allá por el siglo XII, lo que J. Bosh Vilá utiliza entre otros como argumento para aventurar que ya en época almorávide se construyeron algunos tramos de la muralla, aunque apueste porque la gran

obra reestructuradora y fortificadora de la ciudad se diese durante la dominación almohade. Al caso de lo referido sostenía Abd al-Aziz Salim que:

*“toda la muralla de Sevilla, excepto el sector del Guadalquivir y la coracha añadida más tarde en el año 1220, data de la época almorávide. [...] la parte paralela a la orilla del Guadalquivir fue reconstruida totalmente después de la crecida del río, a consecuencia del agrandamiento del perímetro urbano de Sevilla por este lado.”* (Abd Al-Aziz Salim, 1980, págs. 175-177)

En el artículo que publican en 1999 Magdalena Valor Piechotta y Jose Ramírez del Río<sup>19</sup> apoyan la teoría de la autoría almohade de la cerca sevillana basándose en valoración de los textos tradicionales y lo que hasta entonces se conocían como novedosos. Así certifican que:

*“la superficie de la ciudad es en sí misma un proyecto urbanístico de gran alcance, más acorde con la capitalidad que gozó Sevilla en al-Andalus durante la época almohade que de una ciudad que no desempeño tal papel dentro del imperio almorávide, a la que se quiere fortificar con urgencia ante un peligro cristiano.”* (Magdalena Valor Piechotta. M & Ramírez del Río J., 1999, pág. 14)

Paralelamente, Daniel Jimenez Maqueda (1996)<sup>20</sup> concluye que según los modos de arquitectura de almorávides y almohades, los elementos característicos de las construcciones militares almohades se usarían en Sevilla a partir del siglo XII, dotando de la autoría de la muralla sevillana a los almorávides. Del mismo modo se apoya en el análisis de las fuentes islámicas para llegar a dicha conclusión, como podemos leer en su libro *“Estudio histórico-arqueológico de las puertas medievales y postmedievales de las murallas de la ciudad de Sevilla”*, 1999.

El escenario en el que nos hallamos, después de leer las diferentes hipótesis, en cuanto a la autoría de la última cerca sevillana de origen islámico es polémico e inconcluso, los argumentos son numerosos tanto para unas

<sup>19</sup> Las murallas de Sevilla. Apuntes historiográficos y arqueológicos

<sup>20</sup> Algunas precisiones cronológicas acerca de las murallas de Sevilla



conclusiones como para las contrarias, lo que nos deja aún un debate abierto en el que discutir y analizar.

En lo que sí se ponen de acuerdo los historiadores y arqueólogos es en cuanto al trazado de la muralla de la ciudad de Isbiliya para cuando las tropas de Fernando III llegaran a Sevilla allá por el año 1248.

Empezando por el norte, por la puerta de la Barqueta, en época islámica bab Ragwal, el trazo de la muralla continuaría por la calle Bécquer, hasta alcanzar la puerta de la Macarena o bab Maqrina. Desde este punto entroncaríamos con el tramo de muralla que hoy preexiste hasta la puerta de Córdoba.

Siguiendo el trazado por el borde de la Ronda Capuchinos hasta el encuentro con la calle Sol, donde encontraríamos la cuarta puerta descrita hasta ahora. Continuaba la muralla por donde hoy mismo sigue escondida entre los jardines del Valle, quebrándose donde nos encontramos con la Iglesia de los Gitanos para enlazar probablemente por la calle Valle hasta la Puerta Osario, ubicada en el cruce que su mismo nombre lleva. El siguiente tramo dibujaba una línea murada por la calle Muro de los Navarros hasta el encuentro con la calle San Esteban, en ese punto encontrábamos la denominada como la Puerta Carmona o bab Qarmuna.

Desde ese punto el tramo de muralla siguiente se trazaba por la calle Tintes hasta alcanzar la puerta de la Carne o bab Yahwar (aún sin confirmar dicho topónimo fehacientemente) ubicada al final de la calle Santa María la Blanca en la confluencia con la calle Cano y Cueto. A partir de ahí, tal como aún podemos observar, la muralla discurre por el callejón del Agua hasta el encuentro con la Judería donde existiría otra puerta, el postigo del Alcazar, cuyo topónimo se discute entre bab Yahwar o bab al Najil.

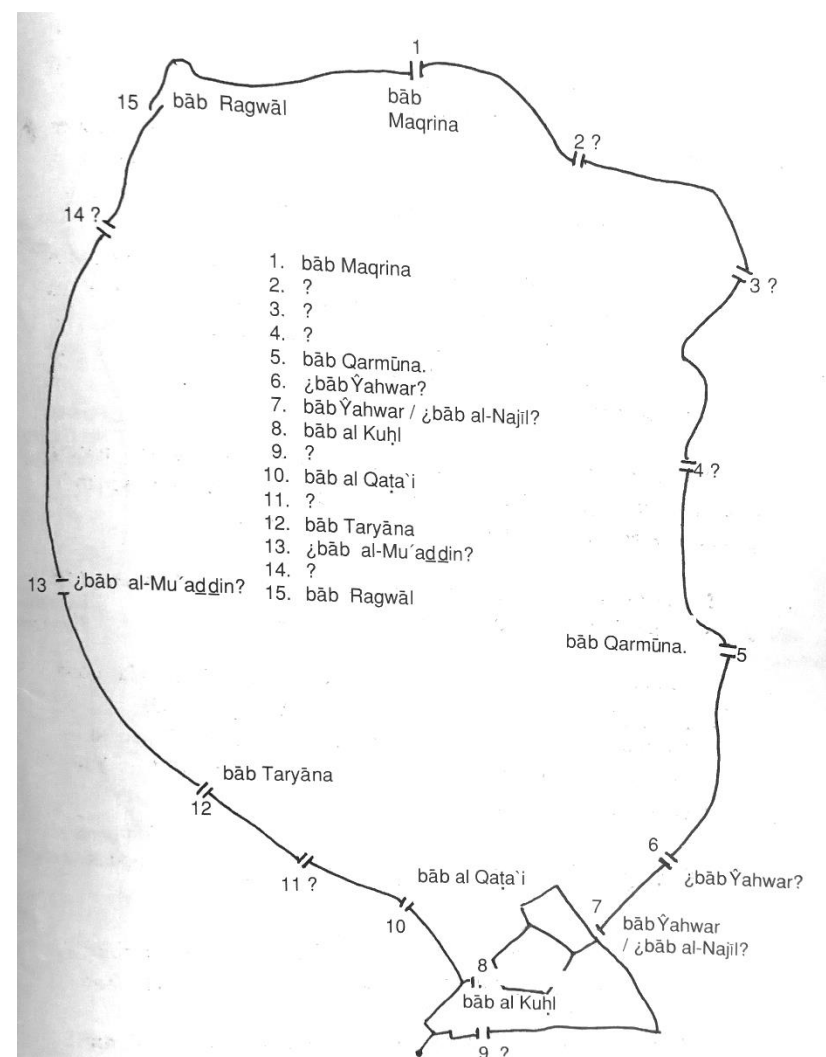


Ilustración 13: Hipótesis del conjunto de puertas durante el siglo XI. Jiménez Maqueda, Daniel. (Sevilla, 1999) <sup>21</sup>

<sup>21</sup> Ilustración 13. Recuperada de: Jiménez Maqueda, D. (1999). *Estudio histórico-arqueológico de las puertas medievales y postmedievales de las murallas de la ciudad de Sevilla*. Sevilla: Fundación Aparejadores.

El trazado de la muralla desde esta puerta a las dos siguientes es hoy en día reconocible, bordeando los jardines del Alcázar, el Real Alcázar de Sevilla y el patio de Banderas, hallando sendas puertas en la entrada al Alcázar y otra al sur de sus jardines, la puerta Jerez, cuyos topónimos se desconocen. Un tramo de muralla se prolongaba también hasta la torre del Oro.

Por otra parte, desde la puerta del Alcázar continuaríamos la cerca murada por la calle Tomás de Ibarra hasta la siguiente puerta bab al Qata`i o Postigo del Carbón, de donde partiríamos por la calle Arfe hasta la confluencia con la calle Harinas y García de Vinuesa donde se situaría la Puerta del Arenal con desconocido topónimo islámico.

Por la calle Santos Patrones hasta el cruce con Reyes Católicos discurriría este tramo cuya puerta se llamaría bab Taryana o Puerta Triana en castellano. La última puerta del recorrido se encontraría al final de la calle Guadalquivir en su cruce con Torneo, trazando la muralla, en esta parte oeste, un recorrido por Marqués de Paradas, calle Goles y Torneo, y finalizando como habíamos comentado en la Puerta de la Barqueta.

Volviendo al origen de la pregunta de este documento, no podíamos dejar de cuestionarnos la función que desempeñarían dichas puertas en el momento de su existencia en el periodo islámico. Para ello, en primer lugar, me serviré de un fragmento del libro de J. Bosch Vilá<sup>22</sup> en el que cuenta que:

*“Las puertas de las ciudades fortificadas, las de la cerca de Sevilla, no son sólo los ojos de los barrios extremos, de los arrabales, sino los pulmones de la ciudad, la esperanza liberadora, abiertas unas veces, cerradas otras, de sus habitantes. Eran también las puertas, por la función fiscal que ejercían, pues se cobraban impuestos o arbitrios por la entrada y, a veces también, por la salida de mercancías, fuente de ingresos, nutriente para la vida económica de la misma.”* (Bosch Vilá. J., 1984, pág. 309)

Así pues, sabemos que la puerta de la Carne salía a los palacios de la Buhayra, la puerta Carmona estaría relacionada con los Caños de Carmona

y el camino que nos conduciría hasta dicha ciudad, la puerta Osario estaría ligada con un cementerio cercano, la puerta de Córdoba estaría relacionada con el camino que llevaba a esta ciudad o la Puerta del alcohol, más tarde denominada puerta de San Juan, daría salida al barrio de los ceramistas y vidrieros, fuera de la cual tenían sus hornos.

Por otro lado, la puerta de Triana comunicaría a través del río por el puente de barcas al arrabal extramuros de Triana, en las puertas del Arenal y los postigos debían de haberse llevado a cabo los cobros de impuestos relacionados con las mercancías llegadas por el río, además de tener una estrecha relación con las atarazanas, construidas en época islámica para construcción de barcos. Es importante recordar que la muralla sevillana y por ende sus puertas no solo tenían una función defensiva contra las invasiones, sino que también cumplían una función defensiva en cuanto a las crecidas del río, además de simbolizar el esplendor y el poder de la ciudad.

---

<sup>22</sup> Bosch Vilá, J. (1988). La Sevilla islámica 712-1248. Sevilla: La Universidad.

### 3.1.3. Sevilla tras la conquista castellana.

La ciudad de Sevilla y los territorios que la rodeaban acabaron por rendirse ante Fernando III de Castilla y León y su ejército el 23 de noviembre de 1248, tras dos años de asedio y la decisiva destrucción del puente de barcas que a través del Aljarafe traía los suministros a la ciudad.



Ilustración 14: *Entrega de llaves a San Fernando. Filpo Cabana, José Luis. (Sevilla, 1634)* <sup>23</sup>

Los primeros años de reinado estarían marcados por las continuas luchas contra musulmanes granadinos y norteafricanos y las consecuentes hambres, epidemias de peste y enfrentamientos políticos, además de la formación de señoríos y títulos nobiliarios tras los enfrentamientos. Esta etapa finalizaría con la proclamación de Isabel y Fernando como reyes del primer “Estado

moderno” en la Corona de Castilla. Entonces se pretendió estabilizar y controlar el poder de la nobleza y sus señoríos, separar a esta del gobierno y proteger el orden socio-religioso a través de la Inquisición.

El descubrimiento de América en 1492 sería de gran relevancia para la ciudad hispalense al convertirse en el puerto de salida europeo hacia América. Esto traería a la ciudad los años de mayor esplendor y riqueza, algo que denotaríamos en la cerca sevillana, que tras los enfrentamientos acaecidos en momentos anteriores habría sufrido algunos destrozos. El trazado de la misma se respetaría, aunque sus puertas fueran modificadas, reparadas o construidas de nuevo.<sup>24</sup>

De tal manera que a continuación describiremos dichas obras empezando por la Puerta de la Macarena, la cual se erigió por 1526 un arco magnífico y alegórico para recibir al emperador Don Carlos I para la celebración de su boda con la infanta Doña Isabel, además en 1588 se reconoce otra intervención por parte de Lorenzo de Oviedo para ensanchar la puerta y decorarla con inscripciones y escudos.

En cuanto a la puerta de Córdoba se registra que al igual que Hernán Ruíz habría de eliminar el acceso en recodo y la barbacana, propias de las construcciones islámicas. Por otro lado, en 1569 Francisco Guerrero repararía la torre prisión, colocaría un altar en su entrada y llevaría a cabo otras pequeñas modificaciones.

En la puerta del Sol ya se habrían ejecutado algunas obras en 1426, pero fue en 1595 de mano del asistente don Pedro Carrillo Mendoza cuando perdió el tipo de acceso original en recodo y barbacana, para ser sustituido por un arco de medio punto. La puerta Osario, por su parte, modificó su acceso al igual que el resto por mandato del conde de Barajas, intervención que finalizó por 1573.

Las reformas de la puerta de Carmona se iniciaron en 1576 por orden del conde de Barajas, las cuales consistieron en unir las dos torres que la

<sup>23</sup> Ilustración 14. Pacheco del Río, F. (1634). *San Fernando recibe las llaves de Sevilla*. (Pintura sobre cobre). Trascoro de la Catedral de Sevilla.

<sup>24</sup> Ver más. Ladero Quesada, M. A., & Morales Padrón, F. (1992). *Historia de Sevilla*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

flanqueaban en un solo cuerpo, además de la construcción de una portada monumental con almohadillado y frontón rizado. De la misma manera y en las mismas fechas se llevaría a cabo las obras de construcción de nuevo de la puerta de la Carne.

La puerta de Jerez también sería renovada, pero sobre 1561 por Hernán Ruíz que modificaría el acceso en recodo y colocaría un ático, un juego de medias columnas para flanquear el acceso y un escudo con las armas reales.

Reedificado sería el postigo del Carbón en el año 1566, el cual se trasladaría a la confluencia de las calles Santander y Temprado. Más tarde, entre 1585 y 1587, otras intervenciones se llevarían a cabo para la fachada de la nueva Aduana. El postigo del Aceite de reformaría entre 1569 y 1573 con la unión de las dos torres en uno solo para facilitar el acceso.

Las puertas del tramo Oeste sufrirán durante este siglo las crecidas del río, como la de 1545 que, entre otras, desgastaron y dañaron las puertas de esta parte. Es por ello que en cuanto a la Puerta del Arenal se ejecutaron, entre los años 1566 y 1567, las obras para la construcción de una puerta de nueva planta que constaba con un arco de medio punto flanqueada por dos pilastras con un frontón rematado por acróteras.

De la misma manera, la puerta Triana fue reconstruida entre 1585 y 1592, estando constituida por dos cuerpos, el primero recogía el arco de acceso flanqueado por columnas dóricas y el segundo rodeado por un balcón y decorado con cuatro pilastras que sostenían un frontón rematado por pirámides y esculturas. También se derribó la puerta de Goles o puerta Real para ser construida de nuevo con similares características de las anteriores entre 1561 y 1563.



Ilustración 15: Vista de las murallas de Sevilla. (Sevilla, 1482) <sup>25</sup>

La puerta de la Barqueta debido a su posición suponía un continuo peligro para la ciudad en tiempos de riadas, tanto así que en el año 1383 se llevaron a cabo una serie de obras para elevarla.

Las costumbres y funciones relacionadas con las puertas en época islámica poco cambiarán durante el dominio castellano. Sin embargo, la importancia

---

<sup>25</sup> Ilustración 15. Dancart, P. *Vista de las murallas de Sevilla*. (1482). Retablo Mayor de la Catedral de Sevilla.



del puerto de Sevilla como puerto de Indias intensificará el uso de algunas de sus puertas y modificará las funciones de otras<sup>26</sup>. De modo que:

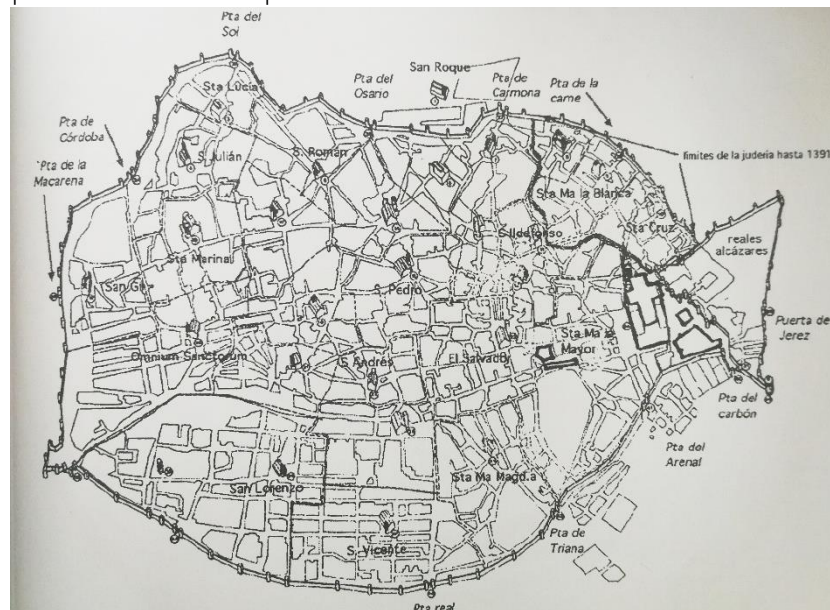
- La puerta de Córdoba seguirá siendo prisión y en su entorno se reunirán los caballeros para practicar sus ejercicios ecuestres.
- Al exterior de la Puerta Osario se abrirían fosas para enterrar a los cadáveres tras la epidemia de peste de 1362.
- El acueducto de los Caños de Carmona seguirá funcionando por entonces ligado a la puerta Carmona y por ella saldrán las tropas sevillanas para el auxilio de Gibraltar en el año 1540, además su segundo cuerpo construido en 1578 había servido de prisión para gentes de clase distinguida.
- La Puerta de la Carne tomó dicho nombre durante esta etapa por su cercanía al matadero de reses, muy relacionada también con la judería sevillana.
- Por el postigo del Carbón fue por el que salió el rey Axataf a entregar las llaves de la ciudad a San Fernando en 1248. Además, en ella se encontraban los mozos de la aduana, muy transitada por su cercanía al muelle y a la Aduana, centros del comercio de la época.
- En el entorno del postigo del Aceite se encontraban las Atarazanas y el barrio de la Carretería, lugar cercano donde se establecían todos los días una plaza de abastos muy concurrida.
- La puerta del Arenal debía su nombre justamente al arenal existente en sus alrededores, puerta muy vinculada a la actividad naval y comercial.

- La puerta Triana cuya denominación proviene del barrio al que daba paso cruzando el río habría servido como prisión de reos políticos, además de hallarse en el cuerpo alto de la puerta el almacén de pólvora de la ciudad.

- Por la puerta Real hizo su entrada el rey Fernando III tras la conquista de la ciudad en 1248, entrada que verificó Felipe II en mayo de 1570, de ahí su nombre.

- En la puerta de San Juan se alijaban y embarcaban las mercancías en el muelle allí existentes hasta su abandono en 1574.

- La Barqueta se vio continuamente ligada a las riadas del Guadalquivir que tantos destrozos le provocaban.



*Ilustración 16: Plano de Sevilla y su recinto murario. (Sevilla, 2014)*<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Cfr. Álvarez-Benavides y López, M. (1868). *Explicación del plano de Sevilla, reseña histórico-descriptiva de todas las puertas, calles, plazas, edificios notables y monumentos de la ciudad*. Sevilla

<sup>27</sup> Ilustración 16. Recuperada de: Vega, J., Junco, A., & Chaves Maza, J. (2014). *Exposición Puertas de Sevilla ayer y hoy*. [Sevilla]: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla del Ayuntamiento de Sevilla.

### 3.1.4. Sevilla en los siglos XVII y XVIII

La decadencia económica y urbana llegaría a Sevilla en los siglos XVII y XVIII, debido a las epidemias de peste, las crecidas del río, el terremoto de Lisboa y la pérdida del monopolio del comercio con las américas entre otros. Estos hechos sumirán a la ciudad hispalense en un profundo declive tras los años de esplendor vividos con anterioridad.



Ilustración 17: Puerta de la Carne. (Sevilla, 2014)<sup>28</sup>

Los acontecimientos que en estos tiempos tienen lugar, en cuanto a las puertas de la muralla sevillana, no hacen más que narrar lo que la ciudad y

sus habitantes vivían por entonces. Durante el siglo XVII pocas son las modificaciones que se llevan a cabo en las puertas de la ciudad:

- Entre los años 1600 y 1616 se construye el templo de San Hermenegildo anexionado a la puerta de Córdoba, cuyos torreones servirán de albergue para peregrinos
- En 1621 se llevarán a cabo una serie de reparaciones en las cárceles y aposentos de la Puerta Triana
- La que mayores obras de reforma recibirá será la puerta de la Barqueta entre 1627 y 1628, puesto que las crecidas del río provocaban en ella constantes destrozos. De este modo que se llevaron a cabo las obras para levantar su cota y protegerla así riadas además de construir dos torreones que flanqueen la puerta.
- En la puerta de la Carne en 1696 se ejecutarán algunas obras de reforma.

A pesar de no sufrir grandes modificaciones en su aspecto, este siglo se caracterizó por la cantidad de notables acontecimientos que sucedieron en la ciudad y en el entorno de la cerca que la encerraba. De modo que cuando se produce la gran nevada del 3 de enero de 1622, se aglomeró en la puerta de San Juan poco más de 1 metro de nieve, incluso algunas de las viviendas del entorno vieron hundidos sus tejados y azoteas debido a su peso. Cuando se produce la riada del mes de enero de 1625, el agua rompió los tablones que contenía a la puerta del Arenal, provocando que penetrase el agua como un torrente en la ciudad, inundándola, destruyendo edificios, causando muertes y sumiendo al barrio en un terror y espanto.

No obstante, sin duda alguna, el acontecimiento que marcó el siglo XVII fue la epidemia de peste negra que azotó a la ciudad y sus habitantes, provocando la muerte de casi la mitad de la población hispalense. La imagen

<sup>28</sup> Ilustración 17. Recuperada de: Vega, J., Junco, A., & Chaves Maza, J. (2014). *Exposición Puertas de Sevilla ayer y hoy*. [Sevilla]: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla del Ayuntamiento de Sevilla.

de devastación y muerte se reflejaría en las puertas de la ciudad, en los barrios que encerraba y los cadáveres que por ella continuamente salían.

Así pues, cerca de la puerta de la Macarena se establece un cementerio, incluso se sabe que el barrio de San Gil quedó desierto, deshabitando por completo. Paralelamente sucedió lo mismo en los barrios de San Julián, Santa Marina o Santa Lucía donde las puertas de Córdoba y Sol serían testigos de los males que la epidemia ocasionó.

Otros cementerios se establecieron por la misma causa cerca de la puerta Osario y de la puerta Real, mientras que por la puerta Carmona, con la fe de que mejorara la situación de la población, salía una procesión rogativa junto al Cabildo y religiones de la ciudad hasta la Santa Iglesia Catedral.

Por otro lado, otro de los sucesos que marcarán la marcha de la ciudad será la sublevación de los ferianos, es decir los habitantes del barrio de la Feria que se alzaron contra las autoridades de Sevilla en 1652, llevando a cabo un motín cuyo principio se data el 22 de mayo de dicho año. De tal manera que en las puertas del Arenal y de Jerez se situaron, con cañones y artillería, el cuarto y el décimo cuerpo de guardia de los establecidos en la parroquia del Sagrario para contrarrestarlos. En la puerta Triana se establecieron uno de los tres cuerpos de guardia de la parroquia de la Magdalena constando de dos piezas de artillería, al igual que en la puerta Real donde se mandaron colocar tres cañones para su protección junto con los hombres necesarios. Otras como el postigo del Carbón o la puerta de San Juan se cerraron con motivo de la revuelta.

La puerta de la Macarena, por su parte, fue testigo de uno de los mayores terremotos de la ciudad en el 9 de octubre de 1680, haciendo debilitar los edificios de alrededor, aunque esta no sufriera ningún perjuicio. Del huracán del 21 de diciembre de 1695 sería testigo la puerta de Córdoba que vería como se hundían algunas de las casas próximas a ella, causando incluso la muerte de sus inquilinos.

El siguiente siglo traería consigo al urbanismo ilustrado que perseguía la monumentalidad y el enaltecimiento de los principales edificios de la ciudad. Además, en 1771 aparece el primer plano de Sevilla dibujado por Francisco

Manuel Coelho y encargado por Pablo de Olavide donde se muestra por vez primera la estructura viaria de la ciudad y la situación de las principales construcciones de la misma, incluyendo la muralla con sus puertas.

Si el siglo anterior estuvo definido por las catástrofes y la decadencia, este destacará por las obras de reparación, renovación y reconstrucción de las puertas de la ciudad y de los edificios de relevancia de esta:

- Así fue reedificada la puerta de la Macarena en 1723, que complementada con las renovaciones que se le harían en 1795 adquiriría la imagen que llega a nuestros días.

- La puerta del Arenal sería objeto de algunas renovaciones entre los años 1734 y 1757, al igual que la puerta de San Juan en la cual, tras las inundaciones sufridas, se ejecutaron una serie de reparaciones por 1758.

- En la de la Barqueta se practicaron por tercera vez mejoras entre 1773 y 1779 en su batalla contra las crecidas.

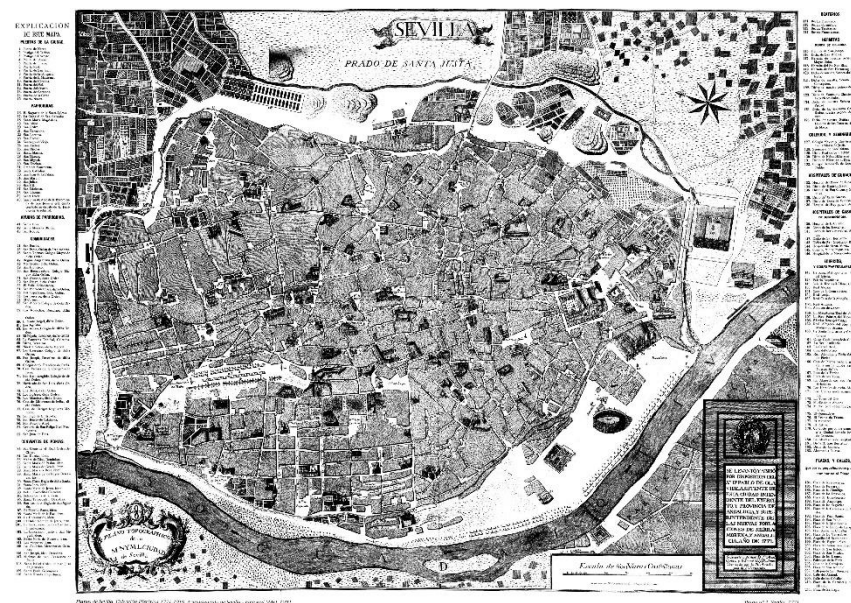


Ilustración 18: Plano de Sevilla. Olavide (Sevilla, 1771)

- En la puerta de Triana se renovaron las fachadas interiores y exteriores, restituyendo las columnas en 1787.

- La verdadera novedad se produce en 1760 con la construcción de una nueva puerta de la ciudad, la puerta de San Fernando que podría haber sido una antigua puerta islámica cegada, la cual constaba de un solo cuerpo flanqueado por columnas jónicas por el interior o dóricas al exterior, en cuyo interior se daba acceso a través de un arco coronado por un antepecho.

Por último, destacar las entradas de Don Felipe V con toda su familia y comitiva el 3 de febrero de 1729, y de Don Carlos IV con la suya el 18 de febrero de 1796 por la puerta de Triana. Así como el paso por delante de la puerta de Jerez de la procesión del Corpus el 12 de junio de 1732 debido a la modificación del recorrido que se produjo por la estancia de Felipe V en la ciudad, y la epidemia de tercianas que sufrieron los vecinos de San Roque, la Calzada y San Bernardo de la que fueron testigos las puertas Carmona y de la Carne.



### 3.1.5. Sevilla durante la revolución del siglo XIX

Si los siglos anteriores habían supuesto el declive de la ciudad, el siglo XIX vendrá marcado por los conflictos políticos, en la primera mitad, y el impulso progresista acompañado de la fiebre constructora de la burguesía, y las grandes transformaciones en las infraestructuras de una ciudad que en forma aún mantenía una estructura más cercana a las ciudades medievales, pero con las necesidades contemporáneas a su época.

Los grandes acontecimientos de este siglo tendrán su reflejo en la cerca hispalense y como no en las puertas de la ciudad. En primer lugar, la invasión francesa de 1810 a 1812 dejó su huella en ellas de tal manera que, en 1808, cuando tuvo lugar el alzamiento contra Napoleón, murió en la puerta del Sol un vecino francés de la zona por adicto a la causa francesa. Además, en la puerta de Triana fue muerto el conde de Águila, expuesto mutilado en los balcones de la fachada interior de esta por suponerlo fiel a dicha causa.

En la puerta de Jerez se llevaron a cabo una serie de obras defensivas en 1809 con motivo de la guerra. Al año siguiente entraron por la puerta Carmona las tropas francesas que invadieron la ciudad el 1 de febrero, en 1811 una partida derribó al guardia de la puerta de la Macarena, entrando



Ilustración 19: Puerta de Jerez. Ford, Tom. (Sevilla, 1830)

hasta el Pumarejo para liberar algunos españoles que en el edificio de los Toribios se encontraban prisioneros.

El 27 de agosto de 1812, cuando fueron expulsadas las tropas francesas de la ciudad, se hirieron y mataron civiles y soldados franceses protagonizando sangrientas escenas en las puertas de Córdoba, Osario, Carmona, de la Carne, del Arenal, y San Juan, mientras que por la puerta de Triana entraron los soldados que vinieron desde Zamora para defender la causa.

Años más tarde las guerras carlistas tendrán su impronta en la ciudad, causando una serie de acontecimientos con respecto a la defensa de la ciudad que afectarán a las puertas de la muralla. Dos fechas serán clave por ello, 1836 y 1843.

En la primera podemos decir que se ejecutaron obras defensivas basadas en la construcción de foso con parapeto y puente levadizo en la puerta de la Macarena, un camino que conectaba la puerta Osario con el prado de Santa Justa, el levantamiento de una batería con fosos sobre el Tagarete, otro foso y parapetos en las puertas de Carmona y de la Carne, en la puerta de Jerez se derribaron los dos torreones que flanqueaban la puerta y la defendían por el miedo a que los enemigos pudieran apoderarse de ellos, y en la de la



Ilustración 20: Puerta Carmona. Ford, Tom (Sevilla, 1830) <sup>29</sup>

<sup>29</sup> Ilustraciones 19 y 20 recuperadas de: Vega, J., Junco, A., & Chaves Maza, J. (2014). *Exposición Puertas de Sevilla ayer y hoy*. [Sevilla]: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla del Ayuntamiento de Sevilla.

Barqueta se cortó con un foso el tránsito de la orilla del río y se colocó una batería en el Blanquillo.



Ilustración 21: Puerta Osario. Dibujo de Tovar, B. (Sevilla, 1878)<sup>30</sup>

Asimismo, se tapiaron las puertas de Córdoba, del Sol, de Carmona, San Fernando, Real y San Juan, así como los postigos del Carbón y el Aceite, dejando en algunos casos pequeños postigos de paso. En el mismo año, el 12 de octubre salió por la puerta de Triana para ser fusilado el teniente coronel Juan Calonge por ser adicto a la causa carlista.

La otra fecha a la que nos referimos, el año 1843 significó el sitio y bombardeo de la ciudad causando que: en la puerta de la Macarena se colocara una doble barricada para su defensa, se construyese en la puerta de Córdoba un foso y un parapeto armado en su interior con dos cañones y un obús, y se armaron, con cañones y baterías, y con el objetivo de defender la ciudad las puertas del Sol, Osario, de Carmona, de la Carne, San

<sup>30</sup> Ilustración 21. Tovar, B. (1978). Las puertas de Sevilla (Dibujos). Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.

Fernando, del Arenal y de la Barqueta. Las consecuencias del enfrentamiento se vieron en mayor grado en la puerta Osario que quedaría destrozada, dejando en el recuerdo de los sevillanos las imágenes de horror y muerte, bajo el estruendo de los cañones y la destrucción.

Antes de que llegara la mitad de siglo, en 1848, se produce la sublevación de un regimiento de caballería unido con la infantería de Guadalajara. De ello serían testigo las puertas de la Carne, donde tuvo lugar la sublevación el 13 de mayo, dejando lamentables escenas, y el postigo del Aceite y la puerta del Arenal que serían la salida de los sublevados al día siguiente.

Tras las últimas escenas bélicas, en las que las puertas desempeñarán sus últimas funciones defensivas para la ciudad, se producirán otras riadas, entre los años 1855 y 1856 que causarán estragos en las puertas de la Macarena, Córdoba, Sol, del Arenal, Triana, Real, San Juan, de la Barqueta y el postigo del Carbón, perjudicando a su paso los barrios de sus alrededores.



Ilustración 22: Puerta de San Fernando. Fotografía. (Sevilla, Siglo XIX) <sup>31</sup>

<sup>31</sup> Ilustración 22. Recuperada de: Vega, J., Junco, A., & Chaves Maza, J. (2014). Exposición Puertas de Sevilla ayer y hoy. [Sevilla]: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla del Ayuntamiento de Sevilla.



En otro orden de cosas, existieron a lo largo de este siglo XIX otros acontecimientos que serían clave en las entradas de la amurallada ciudad hispalense.

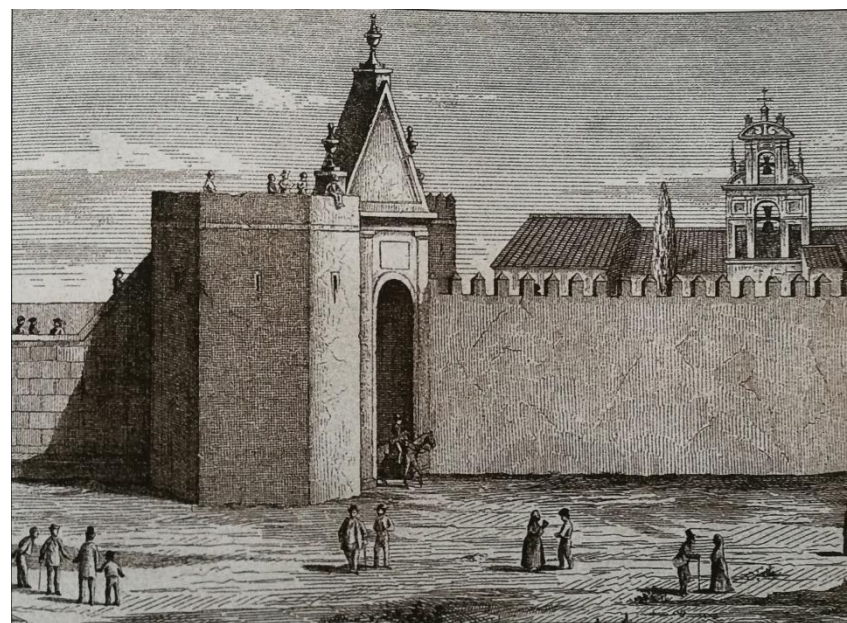
Enumerando algunos de ellos: en la puerta de la Macarena en 1854 hizo su entrada el general Leopoldo O'Donnell a consecuencia de los sucesos políticos ocurridos; las hojas de la puerta de Córdoba fueron dismanteladas y llevadas a Perneo en 1866; la puerta Osario fue levantada de nuevo en 1849 tras los destrozos sufridos en las diferentes contiendas acontecidas; la puerta de San Fernando fue testigo, por su parte, de la entrada del general Riego en 1822, de la salida por su marcha a Cádiz de Fernando VII en 1823 y del regreso de los soldados del regimiento León de la campaña de África; también hizo su entrada, a base de un cañonazo, por la puerta del Arenal parte de la división del general López de Baños huyendo de la persecución de los realistas; un nuevo paso fue abierto en la puerta de Triana en 1851 debido a su excesivo tránsito, además en 1859 por ella se daba paso a la marcha de Leopoldo O'Donnell para la campaña de África, testigo de la entrada del príncipe de Marruecos Muley-el-Abbas y en 1862 le fueron retiradas las hojas que conservaban los orificios de los cañones del general López de Baños para convertirla en pedazos y utilizarla de combustible, y, por último, mencionar el depósito de cadáveres que tras la puerta de la Barqueta se instaló debido las pérdidas que ocasionó la epidemia de cólera-morbo que azotó esta parte de la ciudad en 1833.

Estos fueron los últimos acontecimientos de relevancia de los que la mayoría de las puertas de la muralla fueron partícipes, ya que, motivados por la construcción del ferrocarril y las consecuencias de la Revolución Gloriosa de 1868<sup>32</sup>, se derribaron a partir de 1857 la mayor parte de la muralla, así como sus puertas. Justificaron este acto con el constreñimiento que suponían al crecimiento de la ciudad y el obstáculo para el progreso de la misma.

<sup>32</sup> La Revolución Gloriosa comienza el 18 de septiembre de 1868, tras el exilio de la reina Isabel II, dando paso al Sexenio Revolucionario (1868-1874). Fueron años convulsos, que supusieron la destrucción de un gran número de edificios de la ciudad, sobretudo de carácter religioso, junto con la demolición de la muralla.

La primera puerta que fue víctima de las demoliciones, la puerta de la Barqueta entre 1857 y 1858 por la construcción de las vías del tren, le siguieron, por el mismo motivo, la puerta Real en 1862, las puertas de San Juan, del Arenal, de Jerez y de la Carne en 1864.

Tras el comienzo de la Revolución Gloriosa en 1868 se destruyeron las puertas Osario, Carmona, San Fernando, de Triana y el postigo del Carbón, siendo la última la puerta del Sol, derribada entre 1870 y 1871. De este modo, se resperon el postigo del Aceite y las puertas de la Macarena y de Córdoba con algunos tramos de muralla como podemos observar actualmente paseando por Sevilla.



*Ilustración 23: Puerta de la Barqueta. Dibujo de Tovar, B. (Sevilla, 1878)* <sup>33</sup>

<sup>33</sup> Ilustración 23. Tovar, B. (1978). Las puertas de Sevilla (Dibujos). Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla

Es justo en este punto de la historia, cuando ya hemos conocido la localización, las funciones y los acontecimientos relacionados con las puertas de la muralla de Sevilla, cuando nos surgen las preguntas, ¿es posible que existieran otras puertas territoriales de la ciudad a la vez que estas ya conocidas? ¿Qué ocurre cuando Sevilla pasa a ser una ciudad abierta?, ¿cuáles son las puertas territoriales de la ciudad a partir de este momento?



### 3.2. El sistema fluvial y portuario

Este sistema de puertas ya nos genera una visión más abstracta y conceptual del término puerta territorial, puesto que no podemos observar el objeto físico de una puerta. Sino que entendemos el puerto y el Río Guadalquivir con sus afluentes como accesos a la ciudad desde su origen, convirtiéndose, según nuestro parecer, en puertas territoriales de la misma desde el mismo momento de la creación de esta. A lo largo de la historia estas puertas tendrán un acceso más fluido o incluso dificultoso, la lucha contra las crecidas y la navegabilidad del río serán claves en la función que ejercerán las puertas fluviales de la ciudad.



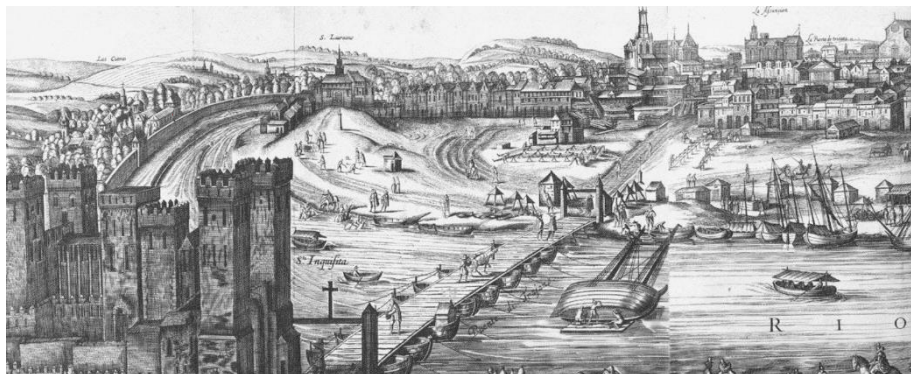


Ilustración 25: El puerto de Sevilla. (Sevilla, 1738)<sup>36</sup>

Con la llegada de Constantino al poder se da paso al Imperio Bizantino, tras cuya fractura aparecen los bárbaros formados por suevos, vándalos y alanos que invaden la Península desde el interior y la costa. En Hispalis entraron los vándalos por poco tiempo, hasta que volvieran a embarcar hacia tierras africanas. Después llegó el saqueo de los suevos y la dominación visigoda.

De ésta época cabe destacar la construcción de un dique en el segundo brazo del río por el Este, con el objetivo de cerrarlo debido a la rebelión de Hermenegildo contra su padre y como defensa ante un posible ataque por parte de los bizantinos a través del Guadalquivir. De este modo se impidió la navegación y el suministro de agua, hasta que un año más tarde la ciudad se entregó a la causa del rey Leovigildo. Poco después, durante la dominación musulmana este brazo del río sería desecado finalmente.

Tras la conquista musulmana, los árabes impresionados con el río *Baetis* acaban por llamarlo *wadi al-Azim*, río grandioso, y finalmente *wadi al-Kabir*, río grande, del que derivará su nombre actual Guadalquivir. En dicha etapa



el río poseía una gran actividad comercial, varios tipos de embarcaciones poblaban sus aguas y llevaban a cabo el transporte de mercancías.

De manera que, según los textos de Bosh Vilá, existieron seis embarcaderos donde cargar y descargar dichos productos. Estas dársenas se encontraban entre las puertas bab al-Qata'i, puerta del Carbón, y bab al-Ramla, puerta del Arenal, junto con las atarazanas o talleres de construcción y reparaciones navales.

Pero el mismo río al que los autores hispanomusulmanes dedicaban sus bonitas letras y era fuente de riqueza mercantil, así como de fiestas y espacio de paseos, también ejercía de azote de la ciudad y vía de peligro. De tal manera que las crecidas del río causaron bastantes estragos al desbordarse las márgenes e inundar la ciudad y el campo, sin olvidar que fue vía de entrada para los vikingos y normandos.

Para la defensa contra estos pueblos Abu Ya'qub Yusuf<sup>37</sup> idea la ejecución de un puente constituido por barcazas que unía las dos orillas del río para

<sup>36</sup> Ilustración 25. Recuperada de: Blanco Freijeiro, A., & Morales Padrón, F. (1992). Historia de Sevilla. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

<sup>37</sup> Abu Ya'qub Yusuf fue un califa almohade sucesor de Abd Al-Mumin, establecido en 1171 en Sevilla, hecho que la convirtió en capital de su imperio en la Península. Se le atribuyen la orden de las obras de dos alcazabas, los palacios de la Buhaira, la edificación de la Giralda, la reforma de la muralla sevillana, el puente de barcas y la Torre del Oro.



facilitar la comunicación con el Aljarafe, y que los ejércitos almohades atravesaran por él. Más tarde se construyó la Torre del Oro junto al río y el Arenal que unida al recinto del alcázar cerraba el paso este, haciendo las veces de defensa adelantada para el puerto fluvial, además de interceptar el tránsito por el río debido a la cadena que se unía a la torre desde la otra orilla.

Para cuando Fernando III convierte Sevilla en objetivo de conquista ya sabe que el río y las puertas de la ciudad son los puntos clave, tal es así que la ciudad de Isbiliya acaba capitulando 17 meses después del comienzo del asedio, donde las tropas castellanas habían optado por establecer sus campamentos en las puertas de la ciudad y por destruir el Puente de Barcas, evitando la comunicación con el Aljarafe y provocando una dura etapa de hambre.

Los primeros años tras la conquista se caracterizarán por las continuas luchas por el dominio del Estrecho y los últimos territorios musulmanes, de manera que será de vital importancia la flota real cuya base estuvo en Sevilla y que intervino incluso en las guerras contra Portugal a finales del siglo XIV.

Una vez conquistada Granada y con ello expulsado a los musulmanes del dominio de la Península y tras la proclamación de Isabel y Fernando como reyes, tres barcos iniciaron una ruta que abrierán las puertas del Guadalquivir y del puerto sevillano a las Américas.



Ilustración 26 y 27: Reproducción de Sevilla en el Siglo de Oro. Redondo, Arturo. (Sevilla, 2018) <sup>38</sup>

<sup>38</sup> Ilustraciones 26 y 27. Recuperada de: Redondo, A. (2018). *Sevilla insólita*. <https://www.sevilla-insolita.blogspot.com/>

Pero, antes de llegar a este punto, cabe destacar la importancia que tuvo el comercio de exterior para la economía hispalense, convertida en centro de un tráficopreciado, y en ciudad destacada de la Corona de Castilla en el ámbito mercantil, forjando las técnicas, los hombres y medios con los que se llevó a cabo la ocupación y exploración de las rutas atlánticas. No obstante, previo a la conquista de la ruta americana, Sevilla ya se había convertido en el centro organizador del tráfico mercantil y aduanero en las rutas con Portugal y Galicia, así como con Canarias y el norte de África y las mediterráneas con Valencia e Italia.

### 3.2.2. El Guadalquivir y el puerto de Sevilla como puerta de Indias

En 1493, tras la vuelta de Cristóbal Colón<sup>40</sup> de su exploración de Las Indias por las costas americanas, da comienzo una innumerable cantidad de expediciones para el descubrimiento y la conquista de dichas tierras, las cuales partirán desde el puerto de Sevilla. Para controlar las relaciones con el territorio americano se establece la Casa de la Contratación en el Alcázar en 1503 con una condición mercantil que más tarde será ampliada al ámbito científico y judicial.

A consecuencia de la apertura de esta nueva vía de comercio exterior y el tráfico mercantil que supone, se crean organismos y entidades relacionadas con la misma. Entonces, al igual que pasa con la Casa de la Contratación, aparecen la Aduana, la Casa de la Moneda, el Consulado y los bancos.

La fundación de la Casa de Contratación supuso el asentamiento del monopolio y la exclusividad del comercio en la Carrera de Indias. Sevilla fue el lugar estratégico elegido debido a la necesidad del control por parte del estado de las importaciones y exportaciones, de la emigración y de la defensa del Estado. Al tener un puerto interior, era más seguro contra las ofensivas extranjeras, además de haber formado parte fundamental, en el siglo anterior, de la expansión de las rutas atlánticas por Canarias y África. Por otro lado, ya disponía de unas buenas infraestructuras, en cuanto al comercio mercantil se trataba, centros bancarios, atarazanas e industrias básicas, y una buena comunicación con el interior de la Península. Los únicos inconvenientes fueron la barra de Sanlúcar y las limitaciones de navegabilidad del cauce del Guadalquivir.

Las embarcaciones navegaban solas o en grupos, siendo recomendable la fijación de épocas concretas para la navegación de los grupos de navíos,

estableciéndose una de ida y otra de vuelta, una a Nueva España y otra a Tierra Firme. La euforia que supuso el comercio en la Carrera de Indias se prolongó durante todo el siglo XVI hasta la pérdida de la invencible en 1588 que hizo disminuir el número de barcos y de hombres que estaban implicados en este tráfico mercantil.

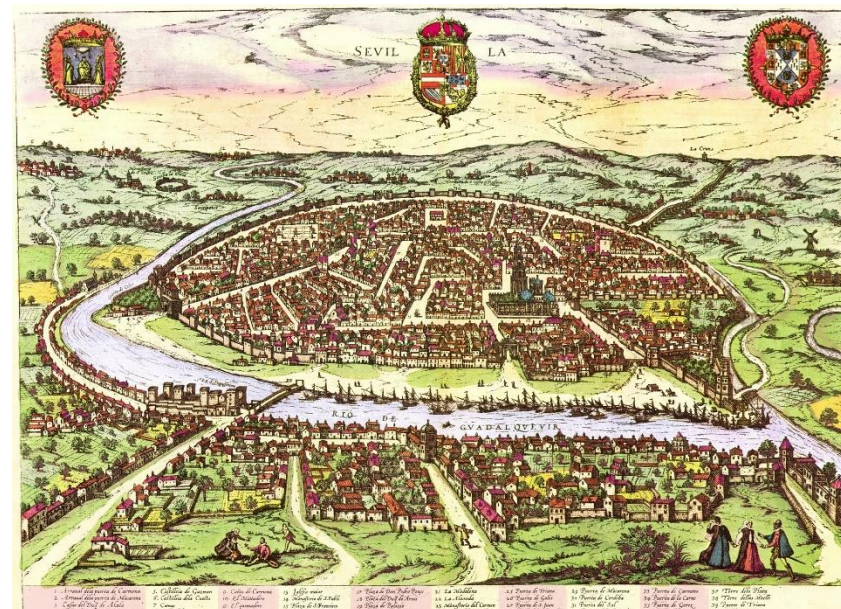


Ilustración 28: Grabado de Sevilla. Hogenberg, Franz. & Braum, Georg. (Sevilla, 1588)<sup>39</sup>

Dichas embarcaciones no solo aumentaron en cantidad a lo largo del siglo, sino que hicieron aumentar su peso progresivamente, dificultando el tránsito por el Guadalquivir. Aun así, entre 1504 y 1650 se registraron 10.635

<sup>39</sup> Ilustración 28. Hogenberg, F. & Braum, G. (1588). *Civitas Orbis Terrarum*. Fondos Digitalizados de la Universidad de Sevilla.

<sup>40</sup> Cristóbal Colón es un conocido protagonista de la historia española por haber realizado el descubrimiento de América a su llegada a la isla de Guanahani, en las Bahamas, en 1492.



navíos en las rutas con las Indias, de los que regresaron 7.332, según los datos obtenidos de los textos de Francisco Morales Padrón.



Ilustración 29: Grabado de Sevilla. Hogenberg, Franz. & Braum, Georg. (Sevilla, 1588)<sup>41</sup>



Ilustración 30: Grabado de Sevilla. (Sevilla, 1726)

A través de este tráfico comercial americano, junto con el procedente del Mediterráneo, África y Norte de Europa, entraban los suministros de la ciudad y la mayor parte de la riqueza. Sevilla era entonces el centro del consumo de productos, origen de la distribución de estos al interior y exterior de la Península y núcleo productor de manufacturas del sector artesanal. En palabras de Morales Padrón (1996) a América se enviaba “vino, aceite, harina, telas, ropas, jabón, miel, cera, bizcocho, papel, cerámica, vidrios, instrumentos, medicinas, higos, sardinas, zapatos, aceitunas, herramientas, libros, etc” mientras que de los barcos de América se importaban “metales preciosos, perlas, cueros, azúcar, sebo, zarzaparrilla, algodón, palo Brasil, guayacán, añil, maderas preciosas, etc.” (p.251)

<sup>41</sup> Ilustración 29. Hogenberg, F. & Braum, G. (1588). *Civitatibus Orbis Terrarum*. Fondos Digitalizados de la Universidad de Sevilla.

Siendo centro agrícola y mercantil la ciudad sevillana, este auge del comercio de exterior provocaría el progreso de la vida agrícola y ganadera, no así de la industrial. Sin embargo, en el Arenal y en el barrio de la Carretería se llevaron a cabo la fabricación de barcos y toneles para los vinos, aceites y harina, generando en torno a este comercio una industria naval entre el



Ilustración 31: La Peste de 1649 en Sevilla. El Hospital de La Sangre. Anónima (Sevilla, s.f.)

Arenal y Triana dedicada a la reparación y construcción de los navíos de río.

Pero no es solo puerta de Indias el Guadalquivir del siglo de Oro, sino que por parte del Mediterráneo y del Norte de Europa llegan las corrientes intelectuales del momento, la revolución intelectual y artística del Renacimiento, esta Sevilla-monopolio atrae a gran cantidad de artistas extranjeros que se hacían eco del potente tránsito comercial y mercantil de la ciudad y de las oportunidades que ésta ofrecía como artista.

El siglo XVII se verá marcado por las importantes inundaciones de 1626 y 1684 sobre todo, las cuales causaron grandes pérdidas económicas, arrasando y destrozando las mercancías del Arenal, incluso las de la Aduana

Ilustración 30. Recuperada de: <https://www.sevilla.org/planeamiento>.

y demás domicilios particulares. Además, estas grandes inundaciones favorecieron la miseria, el hambre, los daños a las cosechas y el ganado, así como los problemas de salubridad que ocasionaron epidemias tan nefastas como la peste de 1649<sup>42</sup>.

De este modo el río formaría parte de la degradación que sufriría la ciudad en esta etapa. Este acabó por convertirse en una vía de poco fondo, mal drenada y con restos de naufragios que dificultaba la navegación de los buques, que además tenían que sortear los meandros y esquivar los accidentes, provocando que cada vez más los marineros apostaran por las aguas abiertas de la bahía de Cádiz para descargar. Asimismo, la barra de Sanlúcar, convertida en cementerio de barcos, fue otro motivo que, añadido a los anteriores, serían suficientes para que Sevilla fuera perdiendo progresivamente el monopolio del comercio en la Carrera de Indias.

Pese a que incluso Mariana de Austria prohibiese la carga y descarga de barcos en Cádiz, hacia 1680 la ciudad gaditana convirtió su puerto en cabecera de las flotas y navíos, desplazando el centro del comercio con las américas de Sevilla hasta Cádiz. Para el 12 de mayo de 1717 se firmaba el Real Decreto que traspasaba definitivamente la Casa de la Contratación a Cádiz, motivado, como hemos comentado, por la dificultosa navegabilidad de las cada vez más pesadas embarcaciones por un río de caudal irregular y desembocadura peligrosa.

Así pues, los edificios relacionados con este tráfico comercial como la Lonja se vieron convertidos en locales vacíos y sin uso. La pérdida del monopolio colonial significó para la ciudad hispalense un desastre económico del que no se recuperaría en este siglo. No obstante, el comercio europeo con el puerto sevillano, supuso una actividad de relevancia todavía significativa, aunque no constituyese la disfrutada en los mejores días del pasado Siglo de Oro.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> La epidemia de peste de 1649 fue la mayor que se ha documentado de la ciudad de Sevilla y supuso la muerte de casi la mitad de la población.

Ilustración 31. Recuperada de: Blanco Freijeiro, A., & Morales Padrón, F. (1992). Historia de Sevilla. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

<sup>43</sup> Ver más en Domínguez Ortiz, A. 2006 "La Sevilla del Siglo XVII".



### 3.2.3. La búsqueda de la revitalización del tráfico fluvial. La lucha contra las inundaciones y la navegabilidad: primeras modernizaciones del puerto y los planes de Moliní y Brackenbury.

Tras las catástrofes de la primera mitad del siglo XVIII como las inundaciones, los incendios, incluso el terremoto de Lisboa de 1755, junto con la ya mencionada pérdida del monopolio del comercio de Indias, aparecen los ideales de la ilustración que motivarán una serie de transformaciones en la ciudad que veremos reflejados en los ámbitos fluviales. De modo que se reinventaron los espacios fluviales que previamente habían tenido un carácter meramente relacionado con la actividad comercial portuaria, para convertirse en paseos o arrecifes, rehabilitando así los márgenes del río con malecones de defensa contra las crecidas a la vez que mejoraron las relaciones de este con la ciudad para que los sevillanos también pudieran disfrutarlo y asimilarlo como el espacio de ocio que ya desde época islámica había querido ser.

A partir del desuso del Arenal, y del frente occidental de la ciudad que había estado dedicado a las actividades comerciales, se desarrollan los arrecifes y malecones creados entre la Puerta Real y la Torre del Oro, y la Puerta de la Barqueta hasta el Patín de las Damas, constituyendo paseos donde se planta vegetación y se colocan empedrados para favorecer el paseo de coches y viandantes, así como la organización de veladas y saraos donde se oían músicas en noches de verano.



Ilustración 32: El Puerto de Sevilla. (Sevilla, 1738) <sup>44</sup>

Para 1794 se produjo la primera modificación del cauce del Guadalquivir que marcó el inicio de la Primera modernización del ámbito portuario. La ejecución de la Corta de Merlina que afectó a la ría, seguida de las cortas Fernandina, en 1816, y la de los Jerónimos en 1888, ayudaron a mejorar la navegabilidad y el drenaje de las avenidas del Guadalquivir.

Por otro lado, se crean una serie de instituciones ligadas a las actividades y la autonomía del puerto sevillano como son la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir<sup>45</sup>, en 1814. El objetivo de esta organización era la modernización del puerto y la mejora de la navegabilidad. También aparece la Junta de Obras del Puerto<sup>46</sup> en 1872 cuyos objetivos serían la ejecución de las obras que llevasen a cabo los proyectos emprendidos a mediados del siglo XIX. La Real Compañía, además, botará el primer barco a vapor español en el puerto sevillano, construido en los astilleros de los Remedios, hacia 1817, y se inaugurará el puente de Isabel II como sustituto del puente de barcas en 1852, lo que tendrá grandes consecuencias en el

<sup>44</sup> Ilustración 32. Azulejo realizado sobre un grabado en cobre, estampado en hueco. (1738). Recuperado de: Blanco Freijeiro, A., & Morales Padrón, F. (1992). Historia de Sevilla. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

<sup>45</sup> La Real Compañía del Guadalquivir se constituye con objeto de hacerse responsable de la ría y puerto de Sevilla en 1814, significando la privatización de parte de la cuenca y el entorno portuario.

<sup>46</sup> La Junta de Obras el Puerto surge debido a la escasez de medios de la ciudad para llevar a cabo las obras proyectadas para el puerto sevillano. A ella se le asignó la autoridad y los recursos para la ejecución de las obras.

desarrollo de la ciudad. Asimismo, se crea la compañía Ybarra para la construcción del vapor Itálica hacia 1860 que fijó la ruta Sevilla-Bonanza.

La segunda mitad del siglo XIX vendrá marcada por la destrucción de la muralla y la construcción del ferrocarril, sobre todo en lo que a este capítulo se refiere, en el frente occidental que forma parte de las márgenes del río. En este ámbito, se construye la estación de Plaza de Armas que, unida a la de San Jerónimo, constituyen la línea Córdoba-Sevilla, que unirá también al puerto hispalense con la vía férrea.

Esto mejoró la comunicación con el interior de la Península, pero generó una serie de problemas, ya que la demolición de la cerca murada en esta zona supuso una exposición ante las inundaciones, y a consecuencia del cinturón férreo que se construye en su lugar, la pérdida de las relaciones entre la ciudad y el río. Más tarde, se inauguraría la línea Sevilla-Huelva que cruzaba el río por el Puente Alfonso XII, viéndose los espacios portuarios, poco a poco, desplazados hacia el sur con la construcción de nuevos muelles.

A pesar de la construcción de la tapia de protección de la calle Torneo y los esfuerzos por evitar las inundaciones, con la ejecución de las cortas descritas, el río sigue anegando la ciudad, provocando desgracia y desesperación. A final de siglo la cantidad de inundaciones que se habían producido eran considerables, destruyendo los arrecifes del Guadalquivir, inundando Torneo y desestructurando la vida de los sevillanos.

Atendiendo a estas necesidades se desarrollarán durante la primera mitad del posterior siglo XX el plan Moliní, entre 1903 y 1926, con vistas a la Exposición Iberoamericana, y el plan Brackenbury de 1927. Los objetivos del primero fueron la mejora de la navegación, evitando para ello los meandros previos a la entrada del puerto, además de enfrentar las inundaciones del río con un canal y el desplazamiento de los muelles portuarios hacia el sur de la ciudad. Por otro lado, el de Brackenbury pretendía la apertura de un nuevo cauce, la construcción de un muro de defensa contra las inundaciones, la

construcción de nuevos puentes y la transformación del puerto con el cerramiento de Chapina.



*Ilustración 33: Tapia de la calle Torneo. Díaz Oliver, David. (Sevilla, segunda mitad siglo XX) <sup>47</sup>*



*Ilustración 34: Tapón de Chapina. ABC (Sevilla, 1948)*

<sup>47</sup> Ilustración 33. Recuperada de: <http://www.sevillaen360.es/blogsevilla/>

Ilustración 34. Recuperada de: <http://forocofradias.foroactivo.com>

Como director de la Junta de Obras del Puerto, Luis Moliní redacta el proyecto de mejora de la navegación de la Ría del Guadalquivir, su desembocadura y del puerto. Para justificar el plan tan ambicioso que proyecta Moliní argumenta que:

*“no en vano la Agricultura y la Industria de la Región que fluye en el Puerto de Sevilla son bastante importantes y ya ha progresado lo suficiente para que no haya temor de que resulte estéril la iniciación de estas mejoras; por el contrario, es de toda evidencia que han llegado a aquel estado de desenvolvimiento que, para continuar y crecer, necesitan imperiosamente la influencia de aquellos elementos de progreso que sólo puede proporcionar en el puerto de Sevilla la acción colectiva social”* (Moliní, L., 1909, s.n.)<sup>48</sup>

Las obras que se llevaron a cabo fueron el ensanchamiento y mejora del canal en la desembocadura, los dragados del canal navegable y la apertura de la Corta de Tablada con la construcción de un puente de cabecera y un muelle de atraque en la margen izquierda. Sin embargo, debido a la situación financiera de la Junta y a la primera guerra mundial, las obras sufrieron varias interrupciones provocando el impedimento de la actividad comercial hasta 1919 cuando se reanuda de forma continuada hasta su inauguración en la Exposición Iberoamericana de 1929.

Las obras del Plan moliní se complementaron con el proyecto de defensa de Javier Sanz Larumbe que pretendía alejar el peligro de las crecidas mediante la subida de la cota de los malecones existentes de las calles Torneo, Armas y Arjona y los paseos de Colón y las Delicias, además de la unión y desvío de los arroyos del Tamarguillo y Ranillas hacia el Guadaira.

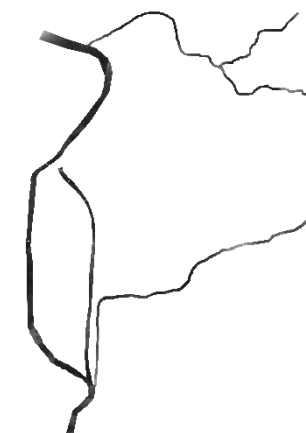
En 1927, se redactó, como hemos comentado el Plan General de mejoras del Puerto de Sevilla o más comúnmente conocido como Plan de Delgado Brackenbury<sup>49</sup>, que pretende llevar a cabo la apertura de un canal, desde la

Cartuja hasta San Juan, junto con una corta para desviar al río y desplazarlo hacia la Vega de Triana, donde se encontraría el nuevo cauce fluvial.

Para ello se establecieron tres cerramientos, el de Chapina, el del extremo sur del canal de Alfonso XIII y otro en la Punta de Tablada, lo que convirtió al ámbito portuario en una dársena cerrada ubicando una esclusa de acceso. Además, se desvió la desembocadura del río Guadaira, haciéndolo discurrir en paralelo a la Corta hasta su desembocadura en la Punta del Verde.

Según las correcciones del Ministerio de Fomento la dársena se desplazó hacia el Canal Alfonso XIII, junto al emplazamiento de la esclusa y al cerramiento de Chapina y se le dotó de una apertura en forma de esclusa que comunicaba el puerto con la zona norte del río, en previsión a una futura navegación hacia Córdoba.

Las obras que se llevaron a cabo en dos fases, la primera entre 1929 y 1933 y la segunda entre 1946 y 1950, significaron la transformación de río que bañaba la ciudad hispalense en dársena, desplazando el cauce activo al oeste, perdiendo de este modo el sentido fluvial de la ciudad. De este modo Triana quedó separada de su vega y de la Cartuja, quedando Chapina unida a Sevilla por vez primera en su historia. El nuevo muro de defensa, que debía evitar las inundaciones, tenía su cota de coronación a más altura que las vías de comunicación, esto unido a los malecones cuya altura era insuficiente, junto con los problemas que suscitaban los arroyos de la zona oriental, serían el desencadenante de las desastrosas riadas de los años 1947/8 y 1963.



*Ilustración 35: Cauce del Guadalquivir a mediados del siglo XX. Elaboración propia. (Sevilla, 2018)*

<sup>48</sup> Se extrae de la información facilitada por la web oficial de la Autoridad Portuaria de Sevilla. <http://portal.apsevilla.com/>

<sup>49</sup> José Delgado Brackenbury fue un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Se convirtió en director de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla tras Moliní y fue el jefe de las obras del Plan General de Mejoras del Puerto de Sevilla.



### 3.2.4. La Corta de la Cartuja y la recuperación del cauce histórico para la Expo 92. Las modificaciones previstas para el puerto de Sevilla y el acondicionamiento del Guadalquivir para la acogida turística.

Durante la segunda mitad del siglo XX se llevaron a cabo una serie de modificaciones en el cauce del río, así como los proyectos que solucionaban los problemas de: las inundaciones derivadas de los arroyos de los Alcores, la navegabilidad del cauce histórico, evitando los inconvenientes del Guadalquivir, y la adaptación y mejoras del puerto, a causa del acontecimiento de la Exposición Internacional de Sevilla de 1992.

Los primeros problemas que fueron resueltos tuvieron que ver con los arroyos orientales. En 1961 se desviarían las aguas de estos, que antes desembocaban en el Guadaira, hasta el Guadalquivir, al norte de los Jerónimos, a excepción del arroyo Ranilla que se desconectó del sistema Tagarete-Tamarguillo para desembocar en el Guadaira. Este último, también era un peligro para la ciudad, de manera que en 1977 se ejecutó con la Corta de los Olivillos la prolongación del cauce del Guadaira hacia un punto lejano aguas abajo.

Por otro lado, en el PGOU de 1963 se asume el ámbito portuario como zona industrial dentro del proyecto del Canal Sevilla-Bonanza, el cual sería aprobado en 1964 y presentado por Jose Eulogio Prieto Moresi para que el nuevo cauce del Guadalquivir uniese Sevilla con el puerto de Bonanza. Sin embargo, los inconvenientes económicos y técnicos no permitieron que este proyecto llegara a su fin, realizándose únicamente un pequeño tramo que acabó uniéndose al Canal de Alfonso XIII para utilizarse dentro del ámbito

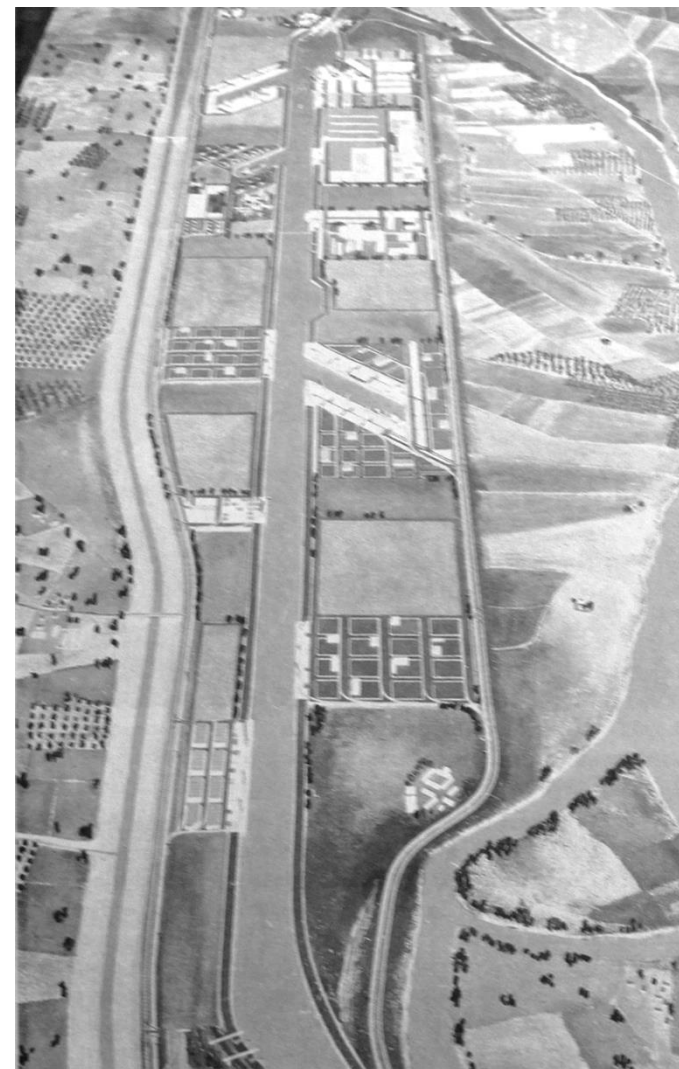


Ilustración 36: Proyecto Canal Sevilla-Bonanza. (Sevilla,1962-3)<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Ilustración 36. Recuperada de: Blanco Freijeiro, A., & Morales Padrón, F. (1992). *Historia de Sevilla*.



portuario posteriormente. El desvío de la Punta del Verde tuvo su apertura en 1965, y en 1973 la Dársena del Batán junto con el muelle del centenario.

Entre 1975 y 1982, se llevaron a cabo las obras de la Corta de la Cartuja, cuyo proyecto procuraba eliminar el meandro de los Jerónimos que aún permanecía y solucionar las inundaciones que aún seguían produciéndose en la ciudad. A pesar de que el proyecto contemplaba la desecación del brazo de los Jerónimos, esto no llegó a realizarse, aunque si el aterramiento en la nueva Corta, es decir, el Tapón de los Jerónimos, que inutilizó al de Chapina que acab siendo eliminado. De esta forma se recuperó la unión del cauce histórico. Asimismo, se rellenó el tramo de la Corta de la Vega de Triana, obligando a la reorganización del tráfico ferroviario que hasta entonces había existido hacia Plaza de Armas.

Con vistas a la Exposición Internacional de Sevilla de 1992, a parte de las interacciones en el cauce ya mencionadas, se redirige el trazado ferroviario, centralizándose en la nueva Estación de Santa Justa y eliminando el tramo existente junto al río, desarticulando la estación de Plaza de Armas y reubicando el trayecto hacia Huelva por el norte de la Cartuja, liberando los paseos de la margen izquierda del río, creando así el paseo de Juan Carlos I.



Ilustración 37: Desmantelamiento de las vías de calle Torneo. *Diario de Sevilla*. (Sevilla, 1991) <sup>51</sup>

<sup>51</sup> Ilustración 37. Recuperada de: <http://www.diariodesevilla.es/sevilla/>

<sup>52</sup> La Autoridad Portuaria de Sevilla es la entidad responsable de la gestión del Puerto de Sevilla y de la Eurovía Guadalquivir. Depende del Ministerio de Fomento y la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

A todo esto, habría que añadir la construcción de gran cantidad de puentes que veremos más adelante, la creación de la Autoridad Portuaria de Sevilla<sup>52</sup> en enero de 1993, heredera de la Junta del Puerto, y de un Consejo de Administración integrado por personalidades, entidades y organismos interesados en la actividad portuaria, y la construcción de la esclusa Puerta del Mar entre 2005 y 2009.

Todas estas modificaciones, unidas a la regulación de los ríos a través de los embalses, convirtieron al cauce histórico del río Guadalquivir en un dársena inofensiva y navegable por diferentes embarcaciones que llegan a nuestro puerto con mercancías y productos del exterior, además de los turistas que visitan la ciudad. Así pues, con la reconversión de espacios como el muelle de Nueva York en paseos a la orilla de la dársena, la ciudad recuperó los espacios negados a los sevillanos, integrando los ámbitos portuarios con la ciudad.

Actualmente las actuaciones que se vienen desarrollando con respecto al Puerto de Sevilla son las proyectadas dentro del Plan Director 2020 del Puerto de Sevilla, aprobado en 2006, e integrado además en el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 2006 y demás figuras de planeamiento. Los objetivos generales que se pretenden llevar a cabo están ligados con la mejora del acceso marítimo de las embarcaciones de dimensiones mayores, junto con la especialización de los ámbitos portuarios, la mejora de los equipamientos, el desarrollo de los programas logísticos, la ampliación de las zonas de carga hacia el sur, la mejora de la accesibilidad al recinto portuario desde las infraestructuras viarias y ferroviarias, y la potenciación de las relaciones urbanísticas entre el puerto y la ciudad con la formalización de un frente portuario urbanizado abierto a los ciudadanos, como es el caso del Puerto de las Delicias.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Para profundizar en las propuestas ver “Plan Director 2020 del Puerto de Sevilla.”

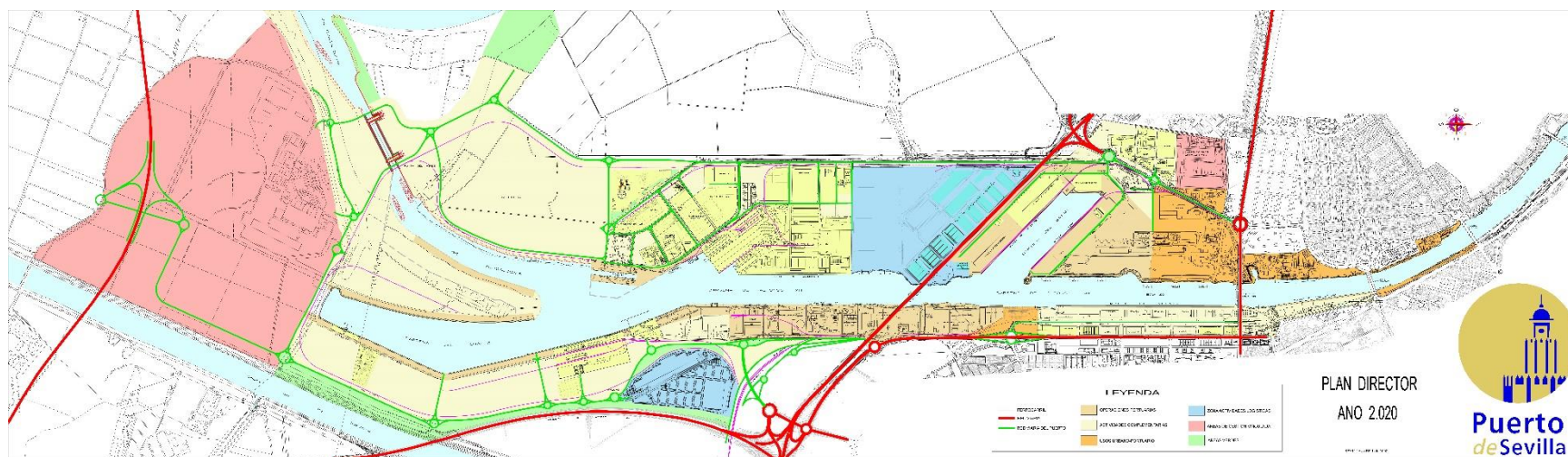


Ilustración 38: Plan Puerto de Sevilla 2020. (Sevilla, 2006)

### 3.3. El sistema ferroviario

La Revolución Industrial supondrá un cambio radical en el entendimiento de las puertas de la ciudad, con la destrucción de la muralla, los accesos se verán marcados, entre otros, por las diferentes estaciones ferroviarias, la muralla de piedra será sustituida por una de hierro. Los enclaves donde se situarán los accesos en estas estaciones se convertirán en verdaderas puertas a la ciudad. Veremos como la red de puertas inicial, cuya jerarquía se remite a principales y secundarias, acabará derivando en una red mucho más extensa, especializada y con una jerarquía más rica y marcada.



### 3.3.1. Las primeras líneas de ferrocarril de Sevilla.

La invención de la máquina de vapor en el siglo XVIII es una de las motivaciones que marcaron el comienzo de la Revolución Industrial y con ello la aparición del ferrocarril a principios del XIX. No tardó demasiado en llegar estos novedosos métodos de transportes con railes de hierro a España y a Sevilla. De hecho, durante la segunda mitad del siglo XIX se establecerán en la ciudad hispalense dos compañías privadas que se encargarán de la construcción y el funcionamiento del ferrocarril que comunicará Sevilla con el resto de la Península.



Ilustración 39: Estación Plaza de Armas. Renfe(Sevilla,1994)

El primer tramo de ferrocarril con el que contará Andalucía fue el inaugurado en 1854 entre Jerez y el Puerto de Santa María y el segundo el que uniría las ciudades de Córdoba y Sevilla. Así en 1857 nace la Compañía del Córdoba-Sevilla, inaugurada en 1859, que llevó esta línea. El tramo que atravesaría

la ciudad sevillana partiría desde San Jerónimo hasta la Estación de Córdoba<sup>54</sup>, después denominada Estación de Plaza de Armas, recorriendo el borde de la margen izquierda del Guadalquivir, para lo cual se llevó a cabo la destrucción de los tramos de muralla que formaban parte del tramo occidental, como ya habíamos comentado.

Otra compañía fue la encargada de unir las ciudades de Sevilla, Jerez y Cádiz trazando su línea ferroviaria desde San Jerónimo hasta San Bernardo, atravesando el Prado de Santa Justa, y cercando a la ciudad por su margen oriental. Pese a los esfuerzos porque se unieran ambas líneas expuestas, la rivalidad entre las dos ciudades y sus compañías, por hacerse con el tráfico



Ilustración 40: Estación de ferrocarril de Cádiz. (Sevilla, 1962).

de mercancías y dirigirlas a uno u otro puerto provocó que se construyesen dos estaciones: la de Córdoba y la construida cerca del barrio de San Bernardo, la Estación de Cádiz. Esta última inaugurada en 1860 debido a los problemas por definir su localización, que previamente se había

<sup>54</sup> Cabe señalar que las estaciones de Cádiz y Córdoba, construidas previamente a las mostradas en las fotos, fueron más modestas y de madera, manteniéndose hasta finales del siglo XIX.

Ilustración 39. Sevilla Insólita. (2014). Recuperada de: <http://sevilla-insolita.blogspot.com/>

Ilustración 40. Sevilla Insólita. (2017). Recuperada de: <http://sevilla-insolita.blogspot.com/>

determinado en el Prado de San Sebastián donde los sevillanos celebraban la Feria de Abril.

Para la unión de las dos líneas se estableció la Estación de Empalme de San Jerónimo, puesta en servicio en el año 1861. Para entonces las dos compañías tenían sus líneas completadas, con estaciones provisionales y de carácter modesto. Más tarde ambas pretendieron presentar un proyecto para una estación común, pero al no llegar a mutuos acuerdos, el proyecto no salió adelante, por lo que se aprobaron por separado las construcciones de las estaciones definitivas que sustituyeron a las anteriores años después. Estas dos compañías fueron absorbidas por la Compañía de los Andaluces<sup>56</sup> en el caso de la línea Sevilla-Jerez-Cádiz y por la Compañía M.Z.A.<sup>57</sup> en el del Córdoba-Sevilla.

La concesión de la línea que uniría Sevilla y Huelva se otorgó en 1859, sin embargo, ninguna empresa se interesaría por la financiación de la misma hasta que la compró la Compañía de Ferrocarriles de M.Z.A. en 1877. En ese año se dan comienzo las obras de la línea, las cuales finalizaron en 1880. La línea partía de la Estación de Córdoba, cruzando el río por el nuevo puente de Alfonso XII, la Estación de Ferrocarril de Triana al sur de la Cartuja y cercana al cementerio de San José y continuaba hasta la ciudad onubense.

Una última línea fue inaugurada a finales de este siglo que nos ocupa, la de Sevilla-Alcalá-Carmona, popularmente denominada “la de los panaderos”. Dicha línea fue concedida en 1872 y terminada de construir entre 1873 y 1883 definitivamente, siendo el tramo entre Sevilla y Alcalá el primero en inaugurarse en 1873, aunque no se puso en servicio hasta 1879. La administración de la misma se hallaba en la Estación de la Enramadilla construida en Sevilla en 1873 junto al mercado de la Puerta de la Carne, en el entorno de la Estación de Cádiz, donde aún hoy podemos visitar sus restos.

<sup>55</sup> Ilustración 41. Recuperada de: Antón Rodríguez, E. (1985). Guía del viajero por el ferro-carril de Sevilla a Cádiz. Sevilla: Colegio Bautista Guerrero, Á. (2012).

<sup>56</sup> La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces surge de la unión de los empresarios Jorge Loring y José de Salamanca, ambos propietarios de tramos ferroviarios en el

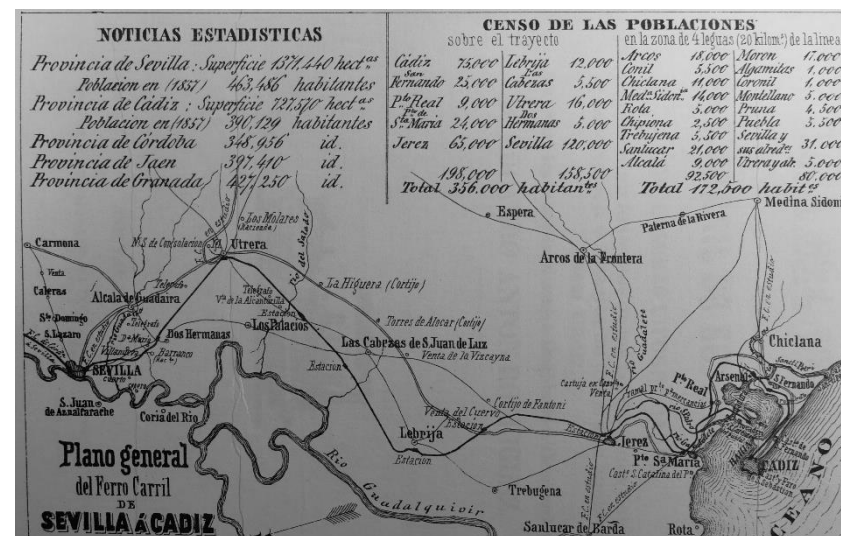


Ilustración 41: Plano Gra.1 del Ferrocarril de Sevilla-Cádiz. Antón Rodríguez, E. (Sevilla,1985)

Este trazado se amplió aún más por las conexiones que eran necesarias establecer con el Puerto. De hecho, en 1856 el Ayuntamiento obligó a la Compañía M.Z.A. a ampliar su línea hasta el Puerto, la Compañía de Andaluces, también construyó por su parte otro tramo desde la Estación de San Bernardo hasta el Puerto en 1888. De este modo, la zona Sur de la ciudad que había sido libre de la cerca ferroviaria, acabó por encontrarse implicada también por el ferrocarril a finales del siglo XIX.

Por otro lado, comienza a funcionar hacia 1887 el sistema de tranvías de tracción animal compuesta por 6 líneas y 43 coches. Al final del siglo se inaugura el sistema de tranvías de tracción eléctrica que comprendía la línea de la Puerta Osario. Las líneas de tranvía a final de siglo trazaban los recorridos entre la Puerta Osario y Triana, pasando por Santa Catalina, La

territorio andaluz, con el objetivo de crear una fuerte empresa de ferrocarriles andaluces.

<sup>57</sup> La Compañía de Ferrocarriles M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante) fue una de las empresas ferroviarias españolas surgidas a mitad del siglo XIX y que adquiere las líneas entre la capital y algunas de las ciudades más relevantes de la península.

Encarnación, la calle Javier Lasso de la Vega, la Plaza del Duque, San Eloy, O'Donnell, la Plaza de la Magdalena, la calle San Pablo y la Puerta de Triana.<sup>58</sup>

Otro tramo del trayecto estaba constituido entre la Puerta Osario y la Puerta Triana, rodeando el conjunto histórico por la Ronda por donde habría existido la muralla. A partir de la Puerta Jerez, dibujaba un trazado Norte-Sur hasta la Puerta de la Macarena pasando por la calle Santander, la Avenida de la Constitución, la Plaza del Triunfo, la Catedral, la calle Hernando Colón, la Plaza Nueva donde torcía hacia Mendez Nuñez para encontrarse con el tramo Este-Oeste en la Plaza de la Magdalena. Desde este punto continuaba hacia la Plaza del Duque, la calle Trajano hasta la Alameda donde giraba hasta la calle Correduría, la calle Feria hacia arriba hasta la Resolana y la Puerta de la Macarena.

Para comienzos del posterior siglo XX, la ciudad hispalense contaba entonces con cinco estaciones de ferrocarril que, tras la demolición de la muralla sevillana y sus puertas, se habían convertido en las nuevas puertas de entrada a la ciudad, tanto de pasajeros como de mercancías. Además, con la aparición del tranvía y su recorrido desde los bordes de la ciudad hacia el corazón de la misma, las antiguas puertas de la muralla siguen presentes como entradas desde el ámbito ferroviario, siendo puntos clave en las conexiones del tranvía, como pasaría con la Puerta de Triana, la Puerta de Jerez, la Puerta de Osario o la Puerta de la Macarena.

<sup>58</sup> En el libro *"Historia del transporte urbano de Sevilla"* de Galán Eruste (2014) se expone la historia completa de los tranvías sevillanos junto con los problemas del sistema que provocaba continuos descarrilamientos o los conflictos entre trabajadores y empresarios de la compañía "Seville Trams Company".



Ilustración 42: Tranvía pasando por el puente de Triana. (Sevilla, 2006)

Ilustración 42. Recuperada de: Galán Eruste, M., & Cano López-Luzzatti, M. (2012). 125 años de transporte público en Sevilla. Sevilla: Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril.



### 3.3.2. Las modificaciones derivadas de la Exposición Iberoamericana y las nuevas propuestas de trazado y emplazamiento de estaciones.

La primera parte del siglo XX será protagonizado por las modificaciones de las líneas ferroviarias, por la preparación de la ciudad para la Exposición Iberoamericana de 1929, y muchos otros proyectos de reforma que no se llevarán a cabo.

El primer proyecto que modifica el enrejado ferroviario viene de mano de Aníbal González<sup>59</sup> en 1911 con el Proyecto de Urbanización del Cortijo Maestrescuela. En este se hace desaparecer el tramo de ferrocarril que unía la Estación de San Bernardo con el Puerto paralela al canal Alfonso XIII, puesto que dividía las grandes arterias de tráfico.

En la zona del Sur, sin embargo, con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929 y las modificaciones que proponían alejar el ramal del este de la zona portuaria, se construye la nueva estación de la Salud desde la que partían las vías con dirección al Puerto.

Por otro lado, en el Anteproyecto para el Ensanche de la Ciudad de Sevilla de 1930, elaborado por Ulargui, Carvajal y Sánchez Núñez, se plantea la desviación del trazado de la línea de ferrocarril de la Compañía de los Andaluces. El nuevo recorrido se proyecta en zanja, paralela a la línea de la nueva ronda, hasta la Huerta de los Flamencos, donde se ubicaba el túnel de la Enramadilla. Éste debía continuar, en zanja, por su antiguo tramo, reubicando en algún punto, entre la Enramadilla y Eduardo Dato, la nueva estación de la línea.

<sup>59</sup> Aníbal González Álvarez-Ossorio fue un arquitecto sevillano, referente de la arquitectura regionalista. Autor de una extensa obra arquitectónica en la ciudad y de gran parte de las obras de la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929, como

En cuanto a la estación de la Compañía M.Z.A., de Plaza de Armas, el documento consideraba que estaba bien situada, aunque planteaba que la línea debía ser ampliada hasta conectar con el nuevo puerto.

Además, se proyecta una nueva red de tranvías que hace más accesible la movilidad con recorridos que siguen el sistema radial y circular, paradas cada 500 m y recorridos de vía doble, mejorando a su vez la conexión de Sevilla y los pueblos cercanos.

Alguna de las modificaciones que sufrirá el sistema ferroviario tendrá lugar en el entorno de la línea que unía Sevilla y Huelva. Se acabó suprimiendo la estación de Triana que finalizó su contrato en torno a 1933. No tardó en desaparecer, ya que la estación se encontraba en el ámbito donde se empezó a construir el puente sobre el nuevo cauce del Guadalquivir.

Cabe destacar como, en 1941 con la aprobación por parte del Gobierno de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, todas las compañías españolas que operaban en la Península Ibérica se unificaron en una sola, la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE.



Ilustración 43: Plano Exposición Ibero-Americana de Sevilla. (Sevilla,1929)

el Museo de Artes y Costumbres Populares, el Museo Arqueológico Provincial, o la Plaza de España.

Ilustración 43. Recuperada de: <https://culturasevilla.blogspot.com>



Poco después se aprueba el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1946. Este plan determinaba que los problemas del sistema ferroviario se encontraban en la discontinuidad que se producía entre el centro y el ensanche de Nervión, así como la acumulación de almacenes e industrias.

Así pues, propone dos zonas terminales, la marítima-fluvial en la Corta de Tablada y la aérea con el Aeropuerto de San Pablo. De forma similar al anteproyecto de 1930, se propusieron la desviación de la línea de los Andaluces hacia el Este, colocando sus líneas en trincheras de manera que se permitía el enlace entre las dos zonas, y la ubicación de la nueva estación cercana al Matadero Municipal. La vigencia del plan será hasta 1963, del cual escasos fueron los proyectos llevados a cabo.

El posterior PGOU de 1963 planteó las mismas cuestiones que el anterior en cuanto al sistema ferroviario, manteniendo prácticamente el mismo emplazamiento de las líneas y estaciones ferroviarias. Sin embargo, las modificaciones propuestas para las líneas y las estaciones ferroviarias se mantenían paralizadas al ser grandes transformaciones que requerían a su vez grandes inversiones por parte de Renfe, la cual no era capaz de llevar a cabo.

A pesar de los grandes problemas que el trazado ferroviario supuso en la ciudad hispalense, provocando la fuerte separación de los sectores del este de la ciudad, la degradación de las zonas en contacto con el ferrocarril, la desconexión entre la ciudad y su río por el trazado del Oeste y la acumulación de cantidad de instalaciones ferroviarias esparcidas por la ciudad, pocas fueron o casi ninguna las modificaciones que se llevaron a cabo hasta los años 70.

La motivación de la celebración de la Exposición Internacional de Sevilla provocó las grandes transformaciones de la ciudad y, por ende, de su sistema ferroviario y las puertas que este abría a la ciudad. De esta forma, fue en 1975 cuando se suprime la línea de Sevilla y Alcalá de Guadaira denominada como la de los panaderos y su estación.

En otro orden de cosas, el sistema de tranvías de Sevilla comenzará su declive a partir de la Exposición Iberoamericana de 1929, cuando aparece el autobús urbano para atender la importante demanda de usuarios que generó dicho acontecimiento. A finales de los 50 la red de tranvías, que tenía ya un trazado de 43km, no era capaz de satisfacer las necesidades de la ciudad, que crecía a un ritmo vertiginoso. Sin remedio, progresivamente llegó su decadencia hasta que, en 1960, desapareció su servicio definitivamente.

Por esas fechas ya se plantean los problemas derivados de la necesidad de tener alternativas al transporte. Se redacta el Plan Decenal de Actuación Municipal de 1968, donde se indica la importancia de la construcción de una red de metro urbano. Un año después se presentan las primeras líneas del trazado del metro, Pio XII-Heliópolis, Cerro del Águila-Barrio León y Santa Clara-Los Remedios. El Ministerio de Obras Públicas fue el encargado de redactar en 1972 el proyecto de Red de Metro de Sevilla con tres líneas radiales y cuyo trazado básico era subterráneo totalmente:

- Línea 1: La Plata - Puerta Jerez - Plaza Nueva - Plaza del Duque - Alameda - Macarena - Pino Montano.
- Línea 2: Santa Clara - Polígono San Pablo - Alhóndiga - Plaza del Duque - Marqués de Paradas - El Tardón - Rubén Darío.
- Línea 3: Heliópolis - San Bernardo - Menéndez y Pelayo - Recaredo - Macarena - Cartuja



Ilustración 44: Plan Red de Metro (Sevilla, 1972)<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Ilustración 44. Recuperada de: Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 2006.

En 1978 se adjudicaron las obras del primer tramo de la línea de metro incluida en la Ley del Metro de Sevilla publicada en el BOE en 1975. Las obras empezaron a un ritmo lento debido a la importante inversión que suponían. En 1983 las obras fueron paralizadas por parte de la Junta de Andalucía por entenderlas inviables debido a la baja captación de viajeros que suponía, según el estudio de transporte para la aglomeración urbana de Sevilla.

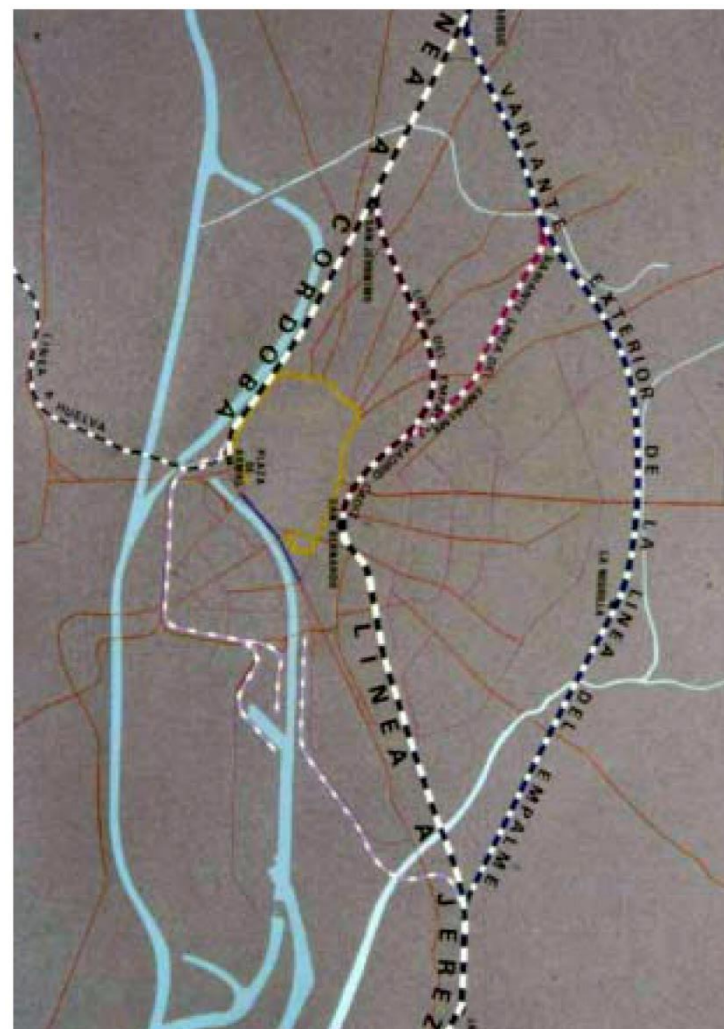


Ilustración 45: Análisis de la red ferroviaria en el PGOU 1987. (Sevilla, 1987) <sup>61</sup>

<sup>61</sup> Ilustración 45. Recuperada de: Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 2006.

### 3.3.4. Hacia la Expo 92: Nuevas estaciones y propuesta de metro

Para finales de siglo la ciudad empieza a crecer de forma dispersa gracias en parte al auge de los medios de transporte. Además, llega la democracia y se ponen de manifiesto, más que nunca, los problemas de la ciudad. Es por ello que se revisan y analizan los planes de movilidad existentes a este respecto y aparecen, por ejemplo, el Plan Integral del Transporte del Área de Sevilla o la revisión del proyecto de la Red de Metro de Sevilla de 1972, incluida en el estudio de la Red Básica del Transporte Público Rápido en el Área de Sevilla.



Ilustración 46: Llegada del primer AVE a la Estación de Santa Justa. (Sevilla, 1992)

Por otro lado, se acomete el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1987, casi al mismo tiempo que se gesta el Master Plan relativo al acontecimiento de la Exposición Internacional de Sevilla de 1987/88.<sup>62</sup>

Tras la firma del Convenio Inicial entre el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, la Junta de Andalucía, Renfe y el Ayuntamiento de Sevilla

<sup>62</sup> Al llevarse a cabo la redacción de este documento y el Master Plan, algunas de las propuestas del plan no tenían en cuenta las planteadas en el Master Plan. Esto provocó que los criterios de dimensionamiento, muy taxativos para el momento, quedaran obsoletos poco después de su puesta en marcha.

en 1987 se dieron comienzo a las obras para la remodelación de las líneas ferroviarias de la ciudad sevillana.

De todas las obras proyectadas la que supone la mayor transformación del sistema ferroviario sevillano es la que unificaba las estaciones de San Bernardo y Plaza de Armas en la Estación de viajeros de Santa Justa. Dicha estación recibiría a los trenes de alta velocidad, AVE y cuya fecha de inauguración fue el 2 de mayo de 1991.

Esta modificación supondría entonces una redistribución del trazado ferroviario, de tal modo que se remodelaría el tramo entre Santa Justa y La Salud para incluirlos en un tramo superficial con dos apeaderos de relevancia en la ciudad, el de San Bernardo y el de Virgen del Rocío. Para la comunicación con Huelva se trazó un tramo por el Norte de la ciudad que eliminaba el tramo que recorría el margen del río. De esta forma se buscaba recuperar la relación de la ciudad de Sevilla con su río y se destruían los muros que los separaban.

También en el norte se proyecta la Estación de ordenación y clasificación de trenes de Majarabique, que fue inaugurada en 1990. En el mismo año se puso en servicio la Estación de Mercancías de La Negrilla que se utilizó para centralizar las instalaciones de vagón completo y transporte integral de detalle.



Ilustración 46: Esquema de la nueva red ferroviaria propuesta por el PGOU 1987. (Sevilla, 1987)

Ilustración 46. Recuperada de: <http://www.treneando.com/>

Ilustración 47. Recuperada de: Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 2006.



Para mejorar el acceso al recinto de la Isla de la Cartuja se construyó el tramo que enlazaba con el espacio donde se celebró la Exposición Universal desde Majarabique.

La implantación de una única estación en Santa Justa permitió la reordenación urbanística de toda la zona afectada por el trazado ferroviario. El enterramiento del tramo entre Santa Justa y La Salud implicó la eliminación de los obstáculos entre las zonas este y sureste de la ciudad, lo que permitió la supresión de infraestructuras de la ciudad que los evitaban. Por tanto, la reconfiguración de las instalaciones ferroviarias y de su trazado favorecieron la integración de ámbitos de la ciudad degradados. A todo lo expuesto habría que añadir la transformación que supuso para la ciudad hispalense liberarse de las cadenas que oprimía la ciudad.

La estación de Plaza de Armas cerró sus puertas en 1990 y fue utilizada durante la Expo 92 como Pabellón de Sevilla, después se mantuvo sin uso hasta que se convirtiera en centro comercial en torno a 1999. La de San Bernardo un año después, destinándose a oficinas de Renfe hasta que, por 1999, se situase en su interior el mercado de abastos provisional de la Puerta de Carne. La estación de la Enramadilla finalizó su servicio en 1975 y ha estado abandonada hasta la actualidad.



*Ilustración 48: Antigua Estación de Plaza de Armas convertido en Centro Comercial. Fotografía propia (Sevilla,2018)*

Las puertas que suponían para la ciudad las estaciones de San Bernardo, de Plaza de Armas o de La Salud son modificadas. Las dos primeras pierden esa condición, y el sistema de puertas que suponen las estaciones y apeaderos del sistema ferroviario se especializan y jerarquizan. El protagonismo principal se le asigna a la Estación de Santa Justa y los papeles secundarios a los apeaderos de San Bernardo y Virgen del Rocío, sin olvidar las estaciones de La Negrilla y Majarabique con una especialización más técnica y mercantil.



### 3.3.5. La ciudad continua, el metro, el tranvía y los nuevos apeaderos

Una vez que llegamos al siglo XXI cabe preguntarnos en qué punto se encuentran las infraestructuras ferroviarias de la ciudad hispalense, desde las conexiones de Alta Velocidad, los servicios de Media Distancia y Cercanías, hasta el metro y el servicio de tranvías.

La primera novedad llegaría en el año 2000 con la licitación de los estudios de la red de Metro de Sevilla, cuyas obras fueron sido paralizadas hacía casi dos décadas.

En 2003 se volvió a tratar la necesidad para la ciudad sevillana de ejecutar la red de Metro, y en 2005 comenzaron las obras para la construcción de la Línea 1 que une Sevilla con Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache y Dos Hermanas, cuya inauguración tuvo lugar en 2009. Esta primera línea tiene un recorrido de casi 19km y 23 estaciones: Ciudad Expo, Cavaleri, San Juan Alto, San Juan Bajo, Blas Infante, Parque de los Príncipes, Plaza de Cuba, Puerta de Jerez, Prado de San Sebastián, San Bernardo, Nervión, Gran Plaza, 1º de Mayo, Amate, La Plata, Cocheras, Guadaira, Pablo de Olavide, Condequinto, Montequinto, Europa y Olivar de Quintos.

La red de Metro de Sevilla proyectada no solo consta de una línea, sino de cuatro en total, las tres restantes, aún en fase de proyecto, son las siguientes:

- Línea 2: De Torreblanca hasta la Puerta de Triana, con un trazado de más de 12km. Tendrá 17 estaciones, pasando por algunos de los puntos más relevantes de la ciudad: Torreblanca, Arahál, Deportes, Miguel Ríos, Adelfas, Ciencias, Palacio de Congresos, Puerta Este, Montes Sierra, Carretera Amarilla, Avenida de Andalucía, Kansas City, Santa Justa, Puerta Osario, Encarnación, Plaza de Armas y Puerta de Triana.
- Línea 3: El trazado de esta línea de Norte a Sur, con 11km, unirá Pino Montano con los Bermejales, constituyendo un conjunto de 17 estaciones: Pino Montano, Mar de Alborán, Fernando Ríos, San Lázaro, Leal

Castaño, Macarena, Ronda Capuchinos, Encarnación, Menéndez Pelayo, Prado, Plaza de España, Palmera, Reina Mercedes, Heliópolis, Grecia, Dinamarca y Bermejales.<sup>63</sup>

- Línea 4: Esta línea tendrá un trazado radial que conectará las otras tres líneas, con un recorrido de 15km constituido por 19 paradas: Leal Castaño, Avenida de Llanes, Manuel del Valle, Romero, Avenida de Andalucía, 1º de Mayo, Tamarguillo, Celestino Mutis, Virgen del Rocío, Reina Mercedes, Virgen de la Oliva, Parque de los Príncipes, Triana, Ronda de Triana, Puerta de Triana, La Cartuja, Américo Vespucio, Ingenieros y José Díaz.

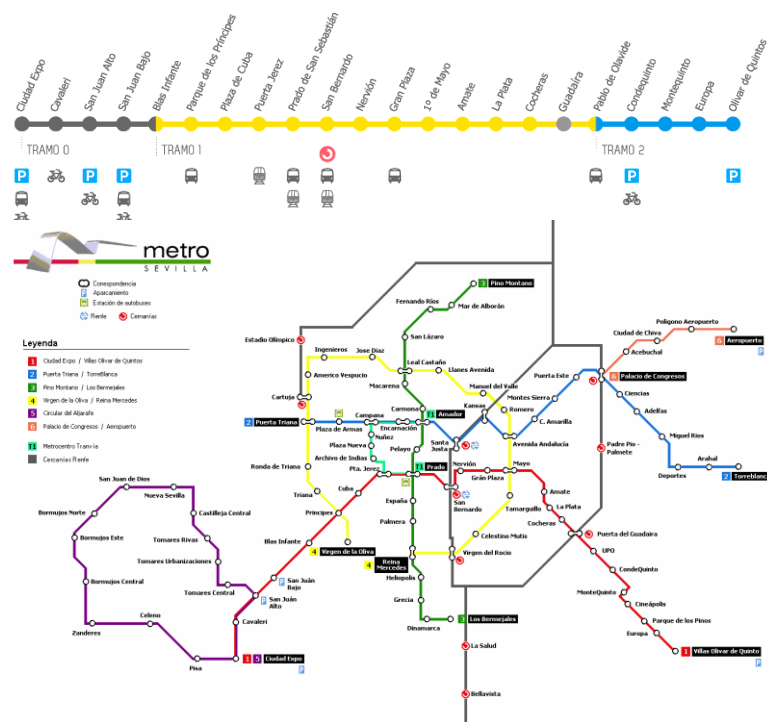


Ilustración 49: Línea 1 de metro y red de metro de Sevilla. Junta de Andalucía (Sevilla, 2010)

Ilustración 49. Recuperada de: <http://metro-sevilla.es/es>

<sup>63</sup> Cabe señalar que actualmente se baraja la posibilidad de llevar la línea más al norte, hacia La Rinconada, y hacia el Sur, hasta Bellavista.

Del conjunto de estaciones construidas y proyectadas podemos destacar algunos puntos muy concretos como son los intercambiadores de transporte, puntos de conexión entre líneas y estaciones de otros modos de transporte ferroviario o autobús. De este modo, los puntos destacables serían Pino Montano, Doctor Leal Castaño, el Palacio de Congresos, la Avenida de Andalucía, Santa Justa, la Puerta Osario, la Cartuja, la Puerta de Triana, el Parque de los Príncipes, el Prado, San Bernardo, 1º de Mayo o Reina Mercedes entre otros.



*Ilustración 50: Intercambiador de San Bernardo. Fotografía propia. (Sevilla, 2018)*

El siglo XXI viene de la mano de los grandes planes estratégicos de infraestructuras y los planes de ordenación de la movilidad. Todo ello teniendo en cuenta las necesidades de los habitantes de la ciudad, pretendiendo aportar soluciones para los problemas planteados con respecto al desarrollo del transporte.

De carácter nacional se publica en 2005 y con una vigencia hasta 2020 el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes que aporta nuevos conceptos al mundo del transporte, la sostenibilidad y la preocupación por el medio ambiente, además de cubrir las necesidades de los usuarios. Así pues, se pretende promocionar el ferrocarril dentro de un sistema de transporte público intermodal, mejorando la accesibilidad del territorio español, con altas prestaciones, reduciendo el tiempo de viaje, atendiendo al mantenimiento de la red y avalando la seguridad de la misma, completando la red de cercanías y poniendo en valor las líneas cerradas.

En los años que le siguen se publican el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) y el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla.

En el ámbito territorial andaluz el POTA determina una serie de directrices que seguir en cuanto a las modificaciones del sistema ferroviario que incluyen: la propuesta de la Red Ferroviaria de Alta Velocidad de Andalucía, la potenciación de los cercanías y los servicios de media distancia, el fomento de la intermodalidad entre la red ferroviarias y el otros modos de transporte, la reordenación del espacio ferroviario en las ciudades, la ejecución del eje transversal de Andalucía que conecte las grandes ciudades del territorio andaluz, el desarrollo de la integración de los sistemas ferroviarios regionales y metropolitanos y el mantenimiento y desarrollo de la red de forma adecuada.

A partir de la segunda mitad del siglo XX aumenta de forma preocupante los desplazamientos de carácter mecanizado, pero sobre todo los realizados con vehículos privados, lo que supone que el transporte público esta relegado a un plano secundario encontrándonos, por ello, en cotas altas de contaminación ambiental. De este modo aparece el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, que pretende generar las claves para un modelo de movilidad de carácter más sostenible con el transporte público y, con ello el ferrocarril, como eje principal frente a los desplazamientos en vehículos privados.

Las actuaciones que este plan prevé promueven los desplazamientos dentro de Sevilla capital a través del transporte público de metro, además del prestado por el servicio de autobuses, destacando las tres líneas de metro proyectadas para Sevilla y sin construir todavía.

Por otra parte, apoya el proyecto de la línea de tranvía del Metrocentro de Sevilla que, teniendo en cuenta las peatonalizaciones realizadas en grandes avenidas del centro, une El Prado, donde conecta con la línea 1 de Metro, con la Plaza Nueva.

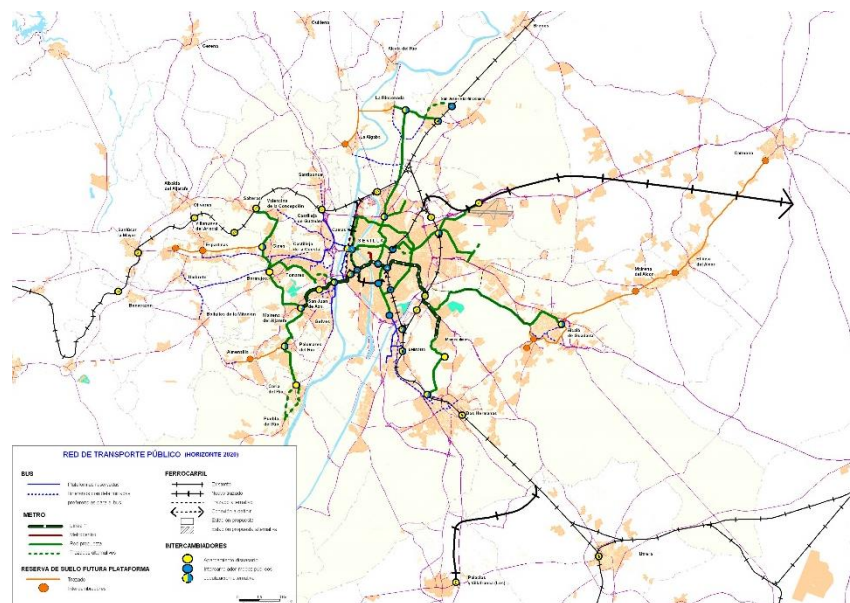


Ilustración 51: Red de Transporte Público del Área Metropolitana de Sevilla. PTMS (Sevilla, 2006)

La prolongación del tramo de ferrocarril de La Cartuja desde su apeadero con la primera línea de metro es otra de las propuestas junto con el ramal que conecta el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía hacia Granada y Málaga con apeaderos en el Aeropuerto y Valdeorras.

A todo lo anterior, se añade la propuesta de 17 intercambiadores de transporte público y mixto y algunos con aparcamientos disuasorios: Estación de Guadaira, Aeropuerto, El Pítamo, Calonge, San Jerónimo (con aparcamientos disuasorios), Torretriana, Santa Justa, Parque de los Príncipes,

Prado de San Sebastián, San Bernardo, Virgen del Rocío, Bermejales (intercambiadores de transporte público), Pío XII, Patrocinio, Palacio de Congresos, Blas Infante, Bellavista y la Salud (intercambiadores mixtos). Algunos de ellos ya están en funcionamiento como El Prado-San Bernardo.

Teniendo en cuenta que este plan es de carácter metropolitano contiene otras propuestas del entorno de Sevilla capital, algunas de ellas comenzadas o terminadas. Entre ellas se encuentra el proyecto de tranvía de Alcalá de Guadaira desde Montecarmelo hasta el Norte de Alcalá y que conecta con la línea 1 de metro, proyecto empezado a construir en 2008 y cuya finalización no ha dejado de posponerse.<sup>64</sup>

Otras son el tranvía de Dos Hermanas hasta Montequinto, el Metroaljarafe desde Puebla del río hasta Mairena del Aljarafe con conexiones con la línea 1 de metro y la línea de Huelva de tren, el ramal ferroviario de Bormujos-Tomares y el acceso ferroviario de Los Palacios con la línea Sevilla-Cádiz.

El Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla publicado en 2006, por su parte, también establece una serie de pautas en cuanto al sistema de movilidad de la capital potenciando la red de Cercanías al entorno de Sevilla con la coordinación entre las redes de Metro, Tranvía y autobuses urbanos.

Algunas de las propuestas son la construcción de nuevos Apeaderos de Cercanías en la Red Ferroviaria como la Estación de Pablo de Olavide, la Estación del Palacio de Congresos, el apeadero de Pineda-antiguo Hospital Militar, el apeadero de El Pítamo, otro en el Polígono San Pablo, Buen Aire, Infanta Elena, Pino Montano y La Cartuja, todos ellos considerados como intercambiadores de transportes tal como describe el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla.

Por otra parte, propone el soterramiento del ferrocarril entre el Tiro de Línea y el cauce del Río Guadaira, la modernización de los servicios ferroviarios, con el fomento del tren de Alta Velocidad, AVE, además la conexión AVE de Santa Justa al Aeropuerto de San Pablo, la ejecución de la completa red de

<sup>64</sup> El trazado de la línea está construido completamente, sin embargo, debido a la falta de presupuesto para ejecutar las obras de las instalaciones necesarias para su

puesta en servicio, el proyecto se encuentra prácticamente abandonado, incluso parte de la infraestructura ha sufrido destrozos o ha sido robada.



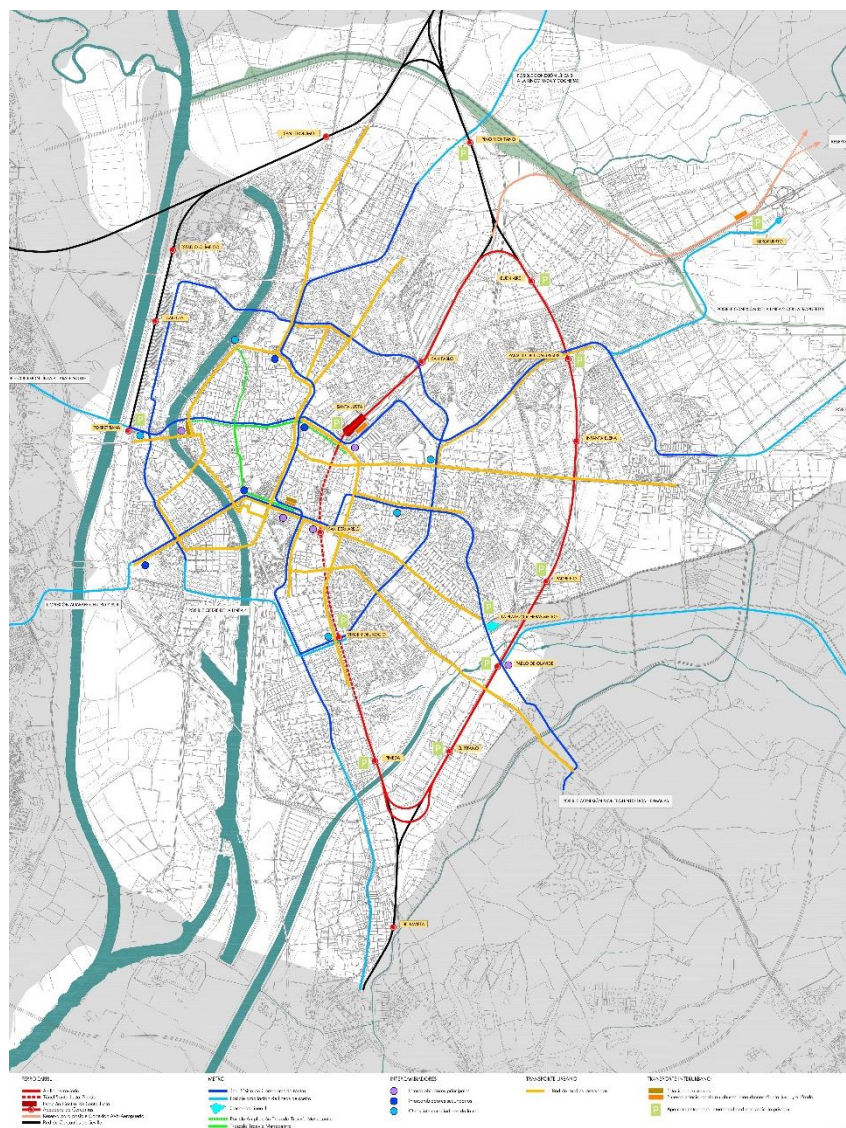


Ilustración 52: Plano de Accesibilidad y Movilidad. PGOU Sevilla 2006. (Sevilla, 2006)

metro de Sevilla, antes definida, y la generación de la red de tranvías del área central de Sevilla con el proyecto del tranvía metrocentro en cabeza.

En 2007 se publicó el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía con vigencia hasta 2013, que plantea muchas de las cuestiones ya plasmadas como: la mejora de los trazados de los tramos Sevilla-Huelva y Sevilla-Cádiz, el mantenimiento y acondicionamiento de las líneas existentes y la ejecución del Eje Transversal de Andalucía, destacando además la importancia de la construcción de intercambiadores de transportes como venimos observando en casi todas las figuras de planeamiento expuestas.

Las propuestas del POTAUS, aprobado en 2009, apoyan las aportadas por los planes anteriormente comentados, añadiendo algunas mejoras. Al igual que el resto de planes que estamos viendo, fomenta la intermodalidad con la construcción de intercambiadores, añadiendo otros en las localidades de la corona metropolitana de Sevilla.

Incluye además la prolongación de las líneas de metro propuestas: para la línea 1 y 2 la conexión con los pueblos del Aljarafe de Salteras, Gines, Bormujos y Palomares, y para la línea 3 la conexión con Bellavista al sur y La Rinconada al norte. En cuanto a la red ferroviaria plantea la unión entre Santa Justa y el Aeropuerto, como forma de potenciar estos nodos principales del sistema de movilidad.

Por estas fechas se inauguró, después de haber sido retirado hacía medio siglo, el tranvía Metrocentro de Sevilla, configurado debido a la peatonalización de las calles San Fernando y Avenida de la Constitución como forma alternativa de movilidad tras la supresión de la posibilidad de utilizar los vehículos privados o rodados. Como hemos dicho actualmente une El Prado de San Sebastián donde conecta con la línea 1 de metro con la Plaza Nueva. En la actualidad se prevén algunas ampliaciones cuyas posibilidades se encajan en bordear el río por Torneo y Méndez Núñez, y unir la Plaza Nueva con la Campana por Méndez Núñez y O'Donnell o por Tetuán.



Después de tal cantidad de planes referentes a la movilidad, publicados en este periodo años, llegamos hasta 2014 año en que se publica el Dictamen sobre Movilidad Sostenible de la ciudad de Sevilla por parte del Consejo Económico y Social del Ayuntamiento de Sevilla. Su contenido se puede resumir en: incentivar al ciudadano para usar el transporte público por encima del privado; criticar la falta de ejecución de las infraestructuras que el PGOU de Sevilla que planificó en orden a resolver algunos problemas de la ciudad; mostrar su interés especialmente en la integración de los barrios periféricos de la ciudad a través de la ejecución completa de la red de Metro y el incremento de la intermodalidad metropolitana, ya que hasta ese momento solo se habían desarrollado el intercambiador de El Prado y San Bernardo, y destacar la importancia de la puesta en marcha de los de Plaza de Armas, Santa Justa y Ciudad Expo en primer nivel y los de Puerta Osario, Puerta Jerez, Macarena, Encarnación-Ponce de León en segundo.

En cuanto a la red ferroviaria apoya el Proyecto para la red de cercanías Tren 2020, fomentando las propuestas de mejora y mantenimiento con el objetivo de hacerlo más competitivo y manifiesta la necesidad de mejorar la accesibilidad y centralidad de las estaciones de tren, todo ello sin olvidar la importancia de la conexión con la línea 1 de metro.

Al mismo tiempo se establece la revisión del PISTA 2007/2013 (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía) con la publicación del nuevo PISTA 2020. En él se establecen una serie de acciones que se definen en este ámbito como la mejora y mantenimiento de la red ferroviaria y su interconexión con los puertos y las redes viarias, completar el Eje transversal de Andalucía tanto en el tramo Sevilla-Antequera como el de Antequera-Granada, la mejora de la línea Sevilla-Huelva, así como el fomento de las infraestructuras intermodales ya proyectadas, la prolongación de la red de metro de Sevilla hasta Alcalá de Guadaira y la realización de mejoras y extensión de las redes de cercanías en Andalucía.

Como hemos podido observar, todas las propuestas y acciones que se prevén y pretenden llevar a cabo en torno al sistema ferroviario giran en torno a una modernización, mejora y mantenimiento de la red existente para que sea más competitiva y sostenible, además de potenciar la intermodalidad con las redes de metro y tranvía, y la creación de puntos de intercomunicación entre diferentes transportes en puntos estratégicos de las áreas metropolitanas, en concreto en el área metropolitana de Sevilla.

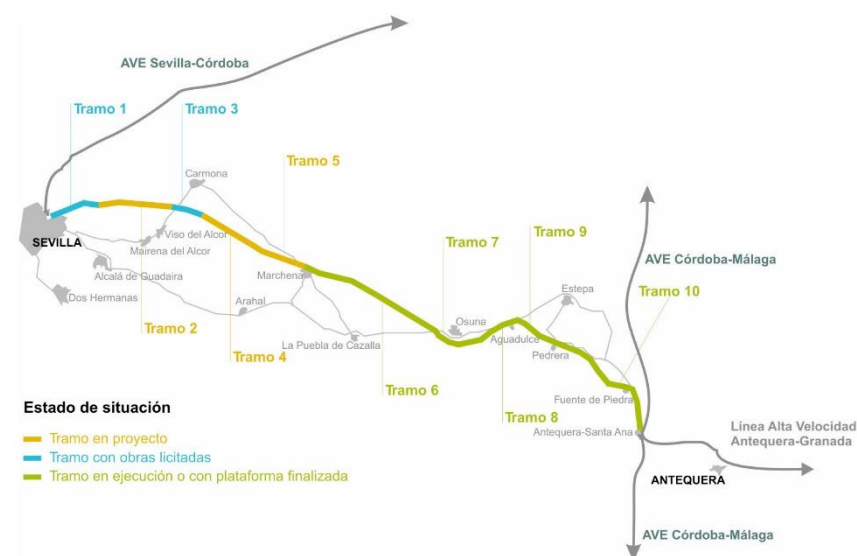


Ilustración 53: Esquema Eje Ferroviario Transversal Andalucía. (Sevilla, 2009) <sup>65</sup>

De tal manera podemos decir que de las puertas territoriales que del sistema ferroviario se generan en la segunda mitad del siglo XIX, concentradas en San Bernardo, Plaza de Armas, Triana, La Salud y San Jerónimo, actualmente nos encontramos con toda una red de puertas mucho más especializadas que sirven de entrada a la ciudad desde distintos puntos, conectando la

<sup>65</sup> Ilustración 53. Recuperada de: Agencia de Obras Públicas de la Junta de Andalucía.

ciudad de Sevilla con su área metropolitana, con los pueblos dentro de su provincia, el resto de Andalucía y la Península Ibérica.

Concretando lo expuesto podemos diferenciar una serie de puertas principales como son Santa Justa, El Prado de San Sebastián o San Bernardo, otras secundarias como Virgen del Rocío, Nervión, Blas Infante, Pablo de Olavide o la Puerta de Jerez, otras de carácter inferior como serían las paradas de la línea 1 de metro y en el futuro las que formarán parte del conjunto de interambiadores que se pretenden llevar a cabo junto con el resto de paradas de las líneas 2,3 y 4 de metro, cada una con su nivel de relevancia con respecto a otras y las nuevas estaciones proyectadas de cercanías.

#### 3 . 4 .   E l   s i s t e m a   a é r e o

Una vez que hemos asumido cómo los enclaves de las estaciones ferroviarias se convierten, por su carácter de entrada y salida de la ciudad, en puertas de la misma, sería lo más coherente incluir al sistema aéreo dentro de los sistemas de puertas, sobretodo, teniendo en cuenta la importancia de Tablada durante el siglo XX, y el carácter nacional e internacional que tiene el actual Aeropuerto de Sevilla.



### 3.4.1. La puerta militar, el aeródromo de Tablada

Los terrenos de Tablada, durante los primeros años del siglo XX, formaban parte de un conjunto de instalaciones deportivas de la ciudad con espacios dedicados al hipódromo, tiro de pinchón y campos de tenis. Nadie imaginaba en este momento la relevancia que llegaría a tener ese espacio de la ciudad ubicado a orillas del Guadalquivir y Guadiana. La dehesa formada por pastos llanos y sin obstáculos, que había sido el espacio donde acamparon los ejércitos de San Fernando en 1247 durante la contienda por la ocupación de la ciudad sevillana, acabaría por convertirse en una de las puertas territoriales aéreas que ha tenido Sevilla.

La historia de la relación entre Tablada y la aeronáutica comienza cuando en 1910 se celebra la Semana de la Aviación en los terrenos del hipódromo. Volaron sobre la ciudad de Sevilla, a finales de marzo, los pilotos Olieslagers, Kulhing, Barrier y Tick con sus aeronaves, proclamándose ganador de la copa de Sevilla el primero.



Ilustración 54: Blériot del aviador Tick en pleno vuelo. (Sevilla, 1910) <sup>66</sup>

La “Cooperativa de Casas Baratas La Práctica” fueron los encargados de organizar otro festival aéreo en dichos terrenos tres años después, evento en el que volaron Tixier y Blériot entre otros, asombrando con sus vuelos a todo el público sevillano. Desde entonces Tablada quedó directamente vinculada con el mundo de la aviación al menos por las siguientes siete décadas. Una nueva puerta territorial, en este caso aérea, se abrió entonces para la ciudad de Sevilla.

Para el siguiente año, en 1914, se llevó a cabo la primera conexión aérea entre Sevilla y Marruecos, con el vuelo realizado desde Tetuán por parte de Herrera Linares y José Ortiz Echagüe. El objetivo de este vuelo se centraba en la entrega de una carta del general Marina al rey de España Alfonso XIII, que se encontraba en Sevilla.

Poco después se celebró la exhibición del piloto francés Léonce Garnier cuyo vuelo acrobático mantuvo fascinados a todos los espectadores a pesar de las inclemencias del tiempo y de los problemas que surgieron en el motor de la avioneta.



Ilustración 55: Herrera y Ortiz Echagüe a su llegada a Tablada tras unir por primera vez Marruecos con la Península. (Sevilla, 1914))

<sup>66</sup> Ilustraciones 54 y 55. Recuperadas de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

Debido a las características de los terrenos de la Dehesa el Ayuntamiento cedió parte de los mismos para la Aviación Militar, después de la solicitud del coronel Pedro Vives. Así nace la primera Base Aérea de Sevilla a finales de 1914. A partir de entonces se acondicionan los terrenos para poder utilizar el aeródromo como espacio de formación de pilotos y observadores militares.

Junto con la actividad militar que se desarrollaba en Tablada, surgió la actividad comercial en 1919 con los vuelos de la compañía Aviation Transport que traían desde Madrid la prensa nacional de ABC y Blanco y Negro. Esto favoreció que poco después se estableciera la línea aérea postal Sevilla-Larache encargada, a través del contrato de Correos con la compañía Latécoère, de transportar la correspondencia española entre la ciudad africana y la hispalense.

Esta línea fue adjudicada en principio a Talleres Hereter S.A., aunque más tarde se tramitó la concesión a la compañía Española de Tráfico Aéreo, CETA. En 1922, ésta propuso convertir la línea postal en una comercial donde se pudieran transportar pasajeros y mercancías, proyecto que fue aprobado, comenzando por tanto los primeros vuelos de la línea de carácter mercantil y turístico. También se promovió, por parte de Jorge Loring, el establecimiento de la línea de Sevilla a las Islas Canarias sin que este proyecto consiguiera ser aprobado.

La inauguración oficial de la Base Aérea tuvo lugar el día 10 de abril de 1923 con los reyes presentes. Dos años después el Gobierno autorizó tres grandes vuelos a Argentina, Filipinas y Guinea española.

En el primer vuelo hacia Argentina despegó el Plus Ultra en enero de 1925 hacia Palos de la Frontera para poner en marcha su viaje por el Atlántico que, después de varios incidentes producidos durante la travesía, llegó a Buenos Aires en febrero de 1926. En marzo de este mismo año llegaron a bordo de un crucero desde Buenos Aires los héroes del Plus Ultra

acompañados del rey Alfonso XIII a Tablada, convertida en la mayor concentración de aviones de España hasta entonces.

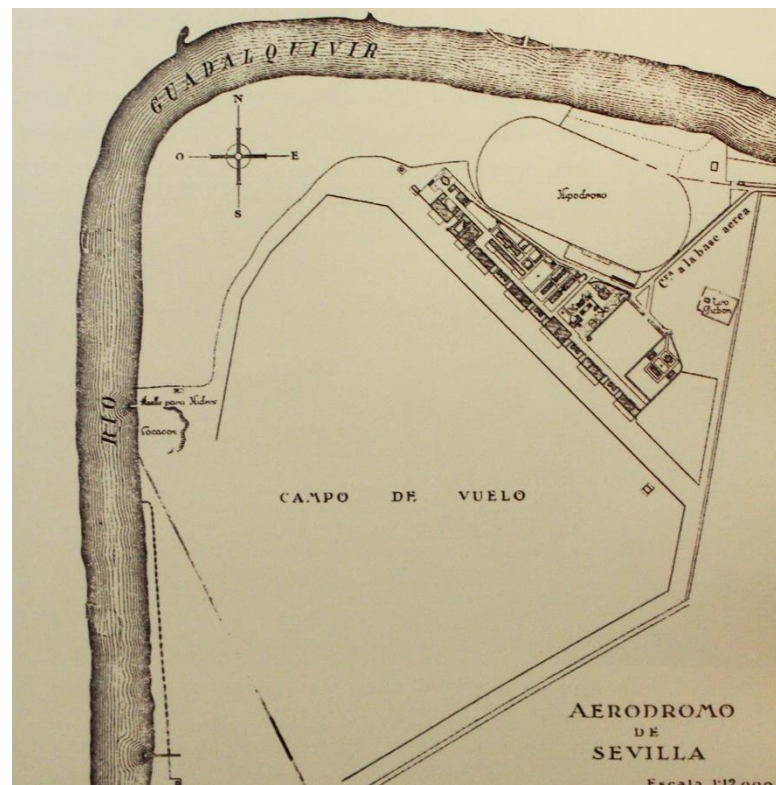


Ilustración 56: Plano Base Aérea de Tablada. (Sevilla, 1920) <sup>67</sup>

El siguiente de los grandes vuelos relacionados con Sevilla y Tablada tuvo lugar en junio de 1933 cuando despegó el avión Cuatro Vientos desde Getafe hacia Tablada, lugar donde lo terminaron de preparar para el vuelo que poco después iniciaron hacia la isla de Cuba. Luego de casi 40 horas de vuelo, el avión aterrizó en el Aeródromo de Camagüey. Más tarde volvieron a retomar el vuelo hacia las tierras mexicanas de Vista Hermosa,

<sup>67</sup> Ilustración 56. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

pero después de su partida de La Habana hasta Villahermosa, último punto donde fueron vistos, nunca más se supo de los pilotos españoles.

Para la primavera de 1935 ya teníamos noticias sobre el nuevo vuelo que uniría España con Sudamérica, en el cual participó Tablada. El avión despegaría desde Santander, haría escala en Madrid y llegaría a Sevilla donde se terminaría de preparar para el vuelo que comenzaría en mayo de ese mismo año hacia Villa Cisneros.

La travesía se convirtió en una auténtica odisea con final feliz, de modo que el avión aterrizó en Ciudad de México en septiembre de 1935 después de haber tenido que hacer escalas en Agadir, Cabo Juby, Barthurst, San Luis de Senegal, Natal, Camocim, Belem de Pará, Suriname, Puerto España, Barranquilla, Bogotá, San José de Costa Rica, San Salvador, Guatemala, Veracruz y Acapulco debido a las inclemencias meteorológicas, los pequeños accidentes, las enfermedades, e incluso el cambio de avioneta.

Otro de los grandes vuelos que se llevó a cabo durante esta época fue protagonizado por el Jesús del Gran Poder en 1928 que voló desde Sevilla hasta Mesopotamia por problemas climatológicos, regresando tres meses después a la ciudad hispalense desde Iraq.



*Ilustración 57: Diseño del avión Jesús del Gran Poder. (Sevilla, 1935)<sup>68</sup>*

<sup>68</sup> Ilustración 57. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

Este intento se consideró un fracaso, sin embargo, se volvió a proyectar una nueva travesía volando 12 horas sobre el Atlántico desde Sevilla hasta Brasil en 1929.

Regresaron a la Península ibérica en junio de ese mismo año después de volar hasta Cuba y tomar un crucero hasta Cádiz donde retomaron el vuelo definitivo de Sevilla y Madrid. En diciembre de 1931 despegó el avión capitaneado por Carlos Haya desde el aeródromo de Tablada hasta Bata en Guinea española.

La Unión Aérea Española, UAE, sería una de las primeras compañías aéreas creadas tras la Gran Guerra, concretamente en 1925. Ésta presentó, por estas fechas, su proyecto para la construcción de un aeropuerto municipal en los territorios de Tablada con el objetivo de establecer las líneas entre Sevilla-Madrid, Sevilla-Lisboa y Sevilla-Canarias.

El establecimiento de la compañía en Tablada no tardó y en 1927 se autorizó la inauguración de la línea Madrid-Sevilla-Lisboa con transporte de pasajeros y mercancías. En 1929 se aprobó también el establecimiento de la línea aérea Granada-Sevilla. Tal importancia llegaron a cobrar estas líneas aéreas que fueron objeto de folletos publicitarios donde se podía leer lo siguiente:

“Nada tan delicioso como realizar sobre España un recorrido de turismo como un “taxi” aéreo. [...] Con rapidez, seguridad y la indudable economía que resulta del ahorro de tiempo, podrá visitar lugares como aquellos que recorrió en sus aventuras el “Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha” inmortalizado por Cervantes; poblaciones de tan alto valor histórico como Córdoba, Granada, Salamanca y tantas otras; volar sobre Sierra Nevada y el Estrecho de Gibraltar y admirar interesantísimos castillos y monasterios de época medieval que son de un recuerdo imborrable”(Utrilla Navarro, L. ,2008, pág. 64)



Para abril de 1929 Tablada ya constaba en el Atlas de los aeródromos españoles como aeródromo militar con habilitación de aeropuerto civil con las líneas de CETA de Sevilla-Larache y de la unión Aérea Española de Sevilla a Lisboa, Madrid y Granada.

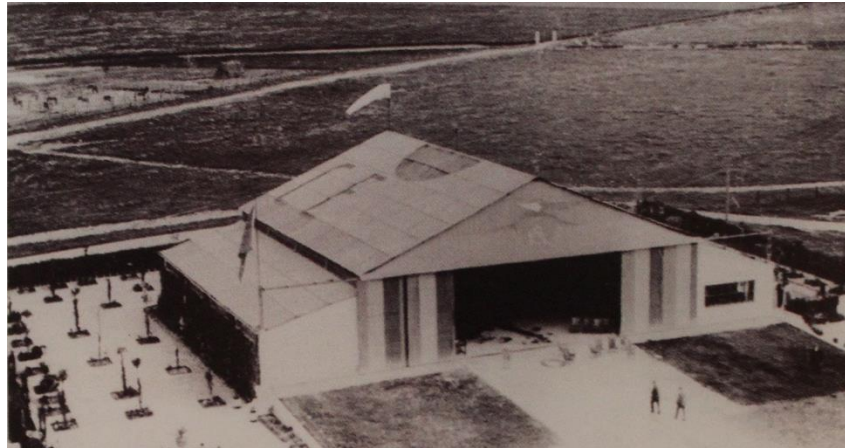


Ilustración 58: Hangar de CETA en Tablada. (Sevilla, 1920) <sup>69</sup>

Las líneas de Sevilla-Granada y Sevilla-Larache tuvieron su fin en 1930 con las compañías de UAE y LAPE respectivamente, tras la llegada de la empresa aérea CLASSA que acogió la línea Madrid-Sevilla, conviviendo con las otras dos desde 1929 hasta su fin.

Sin embargo, la situación política hizo que CLASSA desapareciera y el servicio de transporte aéreo empezó a ser prestado por la administración desde la entidad de la compañía LAPE, Líneas Aéreas Postales Españolas. Los servicios prestados por la compañía CLASSA fueron asumidos por esta otra. En 1936, Sevilla contaba con cuatro líneas, las de Sevilla-Madrid, Sevilla-Barcelona, Sevilla-Cabo Juby y Sevilla-Canarias.

Como hemos podido observar en los primeros años de vida, la puerta aérea de Tablada se abre a los vuelos internacionales y nacionales, acercando y

facilitando la comunicación de los ciudadanos sevillanos con el resto del territorio español, africano y sudamericano, sobre todo, convirtiéndose no solo en una puerta militar sino en una puerta abierta al mundo.

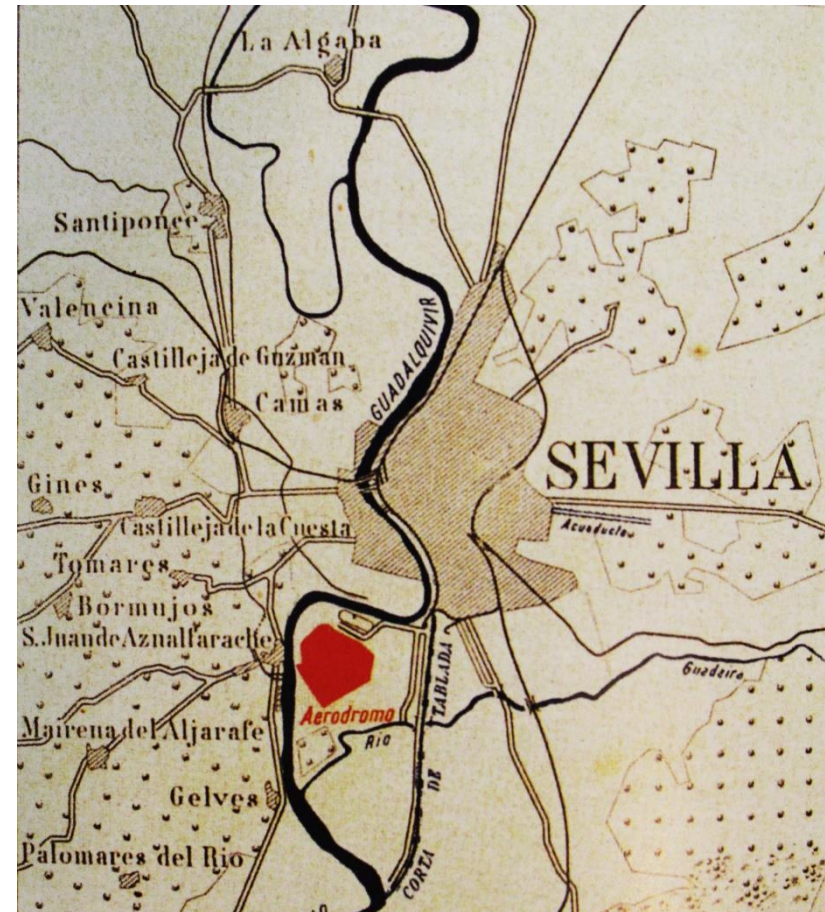


Ilustración 59: Plano de situación del Aeródromo de Tablada. Atlas de los Aeródromos españoles (Sevilla, 1929)

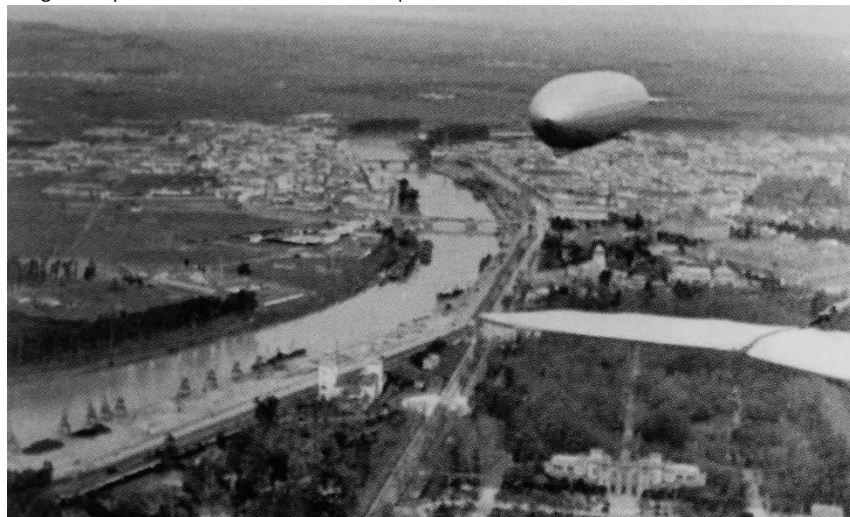
<sup>69</sup> Ilustraciones 58 y 59. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.



### 3.4.2. El proyecto del aeropuerto de Sevilla

Entre las décadas de los años 30 y los 70, en el ámbito aéreo sevillano nos moveremos entre Tablada y el nuevo proyecto de aeropuerto de Sevilla, veremos como la actividad aérea de Tablada acaba llegando a su fin para relegar su protagonismo al Aeropuerto Sevillano de San Pablo.

Con la aparición de los vuelos de los dirigibles, nace con altas expectativa en 1922 la Colón Compañía Transaérea Española con el objetivo de crear líneas aéreas que, por medio de dirigibles, uniera España y América Latina. Paralelamente Emilio Herrera intentó propagar su idea de la construcción del Aeropuerto Terminal de Sevilla como “nudo de convergencia de las líneas aéreas europeas con destino a Sudamérica donde los pasajeros embarcarían en dirigibles que les llevarían a Buenos Aires”. De este modo, Jorge Loring, gerente de la Colón, solicitó al Gobierno la concesión de la línea de dirigibles y la construcción del aeropuerto de Sevilla en ese mismo año.



*Ilustración 60: El Graf Zeppelin sobrevolando Sevilla. (Sevilla, 1935)<sup>70</sup>*

<sup>70</sup> Ilustración 60. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

A pesar de los esfuerzos de la compañía, y los que secundaban el proyecto, no sería hasta 1927 cuando se concedió la línea aérea de Sevilla a Buenos Aires a la Compañía Colón que tuvo que hacerse responsables de la búsqueda de terrenos, el proyecto y las obras para el aeropuerto sevillano. El cortijo de Hernán Cebolla fue el espacio elegido para la base de dirigibles que, para julio de 1928, ya había empezado sus obras.

Mientras tanto el 18 de septiembre de 1928 el Graf Zeppelin realizó su primer vuelo hasta el Aeropuerto de Lakehurst de Nueva York, dejando en la memoria de los españoles su paso por Barcelona y la costa mediterránea española. En abril de 1929 llevó a cabo otro vuelo por la Península Ibérica que denominaron como Spanienfahrt. El Graf Zeppelin despegó desde Friedrichshafen y recorrió la travesía entre Basilea, Burdeos, Golfo de Vizcaya, Finisterre, Lisboa, Huelva, Sevilla, Tánger, Gibraltar, Málaga, Barcelona, Niza, Marsella, Lyon y Friedrichshafen de nuevo.

El vuelo del dirigible alemán sobre Sevilla reavivó las expectativas con respecto al aeropuerto de Sevilla y la línea de dirigibles entre Sevilla y Buenos Aires, el problema era que la compañía Colón no encontraba la financiación necesaria que pusiera en marcha la línea y la Compañía Zeppelin empezaba a perder el interés por la línea por 1930.

Por otro lado, la compañía conseguiría que el Gobierno español aprobase el transporte de correspondencia entre Sevilla y Friedrichshafen, teniendo lugar de forma excepcional entre el 15 y el 16 de abril cuando aterrizó en los terrenos de Hernán Cebolla el dirigible, recibido por el rey Alfonso XIII, junto con Jorge Loring, Emilio Herrera y una multitud de más de 30.000 personas. Poco después volvería el dirigible alemán a tomar tierra sevillana anclándose en el nuevo poste del aeropuerto sevillano para hacer escala y repostar hidrógeno antes de despegar hacia Nueva York.

Después de varios tiras y aflojas por la construcción del aeropuerto terminal de Sevilla y de que la compañía Colón perdiera la concesión de las obras y otros viajes por Sevilla del dirigible alemán, en enero de 1933 fue autorizado el jefe de Gobierno para tratar la cesión al Estado del contrato con la compañía Zeppelin, haciéndose responsables de la construcción del codiciado aeropuerto terminal de Sevilla y por consiguiente del establecimiento de una estación de amarre de dirigibles en la ciudad sevillana.

El proyecto para el aeropuerto de Sevilla se aprobó en febrero de 1933 y se construyó en los terrenos del Cortijo de San Pablo. En julio de ese mismo año se inauguró el Aeropuerto de San Pablo con la llegada del dirigible Graf Zeppelin, que volvería en agosto, septiembre y octubre.

Entretanto continuaban las obras del hangar para dirigibles del Aeropuerto de San Pablo, se aprobaba la línea postal entre Sevilla y Las Palmas para administraciones de correos extranjeras, y en febrero de 1935 se fijaba el



*Ilustración 61: Colocación primera piedra Hernán Cebolla. (Sevilla, 1923)<sup>71</sup>*

<sup>71</sup> Ilustraciones 61 y 62. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

convenio entre España y Alemania de la línea aérea Friedrichshafen-Barcelona-Sevilla-América del Sur.

Una vez que se produce la sublevación militar de 1936 con el estallido de la consiguiente Guerra Civil, el ejército se hace con la actividad aérea sevillana, aunque se mantendrán algunos servicios como los de Sevilla y Tetuán por parte de la Hispano Marroquí de Transportes S.A., HISMA. Además, se reactivó la compañía Iberia, gracias en parte a la financiación de empresas



*Ilustración 62: Transporte de tropas por parte de HISMA de Tetuán a Sevilla. (Sevilla, 1936)*

alemanas, para la conexión aérea entre el Norte y el sur de la península. En 1937 se inauguró, por parte de dicha compañía, la línea Tetuán-Sevilla-Cáceres-Salamanca-Burgos-Vitoria.

La línea anteriormente citada se convirtió en la línea nº 1, a la que seguiría la nº 3 que unía Sevilla, Salamanca, Valladolid y Santiago. En 1938 se modifican las líneas eliminando de la 1º su paso por Cáceres y modificando

el destino de la 3ª de Santiago a Vitoria. En el mismo año se inauguró la línea Sevilla-Larache-Sidi Ifni- Cabo Juby- Las Palmas.

Paralelamente, aparece la compañía aérea Ala Littoria, procedente del gobierno de Mussolini, que consiguió establecer, en enero de 1938, la línea que unía Melilla, Málaga, Sevilla y Tetuán. Más tarde puso en marcha la línea entre Sevilla y Lisboa que enlazó con la línea anterior y consiguió la unión aérea directa desde Melilla hasta Lisboa. La favorable relación entre la compañía italiana con Franco favoreció la creación de la ruta transatlántica entre las ciudades de Roma, Sevilla, Villa Cisneros, Isla de la Sal, Natal, Recife, Río de Janeiro y Buenos Aires.

Tras el cambio de presidente y nombre de la compañía, ahora denominada LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane), se realiza el primer vuelo de prueba entre Roma y Sevilla en diciembre de 1939, al que siguieron otros más, hasta que en 1940 se suspendiera la línea con la militarización de las compañías Ala Littoria y LATI. Apenas durante 1940 se mantuvieron los vuelos entre Roma y Sevilla, que se encargaron de prestar los servicios del correo español con Sudamérica hasta 1941.

<sup>72</sup>Cuando finaliza la guerra civil en 1939 la compañía Iberia contaba con tres líneas que pasaban por Sevilla, la 1.200 Sevilla-Las Palmas, la 1.201 Tetuán-Sevilla-Madrid-Burgos-Zaragoza-Barcelona y la 1.203 Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona.

El Gobierno español crea, en octubre de 1939, la Sociedad Anónima Española de Transporte Aéreo y constituye poco después la Comisión de Gerencia del Tráfico Aéreo Español, con el objetivo de prestar los servicios de las líneas aéreas por parte de la Administración. Este propósito no se llegó a efectuar debido a las presiones que las compañías Iberia y Lufthansa hicieron sobre el Gobierno que acabó cediendo el monopolio de la aviación a Iberia.

Los problemas derivados de la relación de la compañía aérea con el régimen nazi provocaron que en 1943 la compañía alemana Lufthansa vendiera sus acciones, y en 1944 firmase el convenio con Estados Unidos para otorgar el monopolio de los servicios intercontinentales desde España a los Estados Unidos, comenzando así la normalización del transporte aéreo español.



Ilustración 63: Carteles publicitarios de Iberia y Ala Littoria. (Sevilla, 1939)<sup>72</sup>

En enero de 1947 nació la Compañía Auxiliar de Navegación Aérea, CANA, que entre sus líneas estableció la de Sevilla-Madrid, la cual no duraría mucho. A finales del siguiente año esta línea desapareció por parte de dicha compañía. Fue entonces cuando surge la compañía aérea bilbaína Aviaco, Aviación y Comercio, que junto con Iberia realizó vuelos comerciales por la Península Ibérica y el continente africano. De este modo surge en 1951 la línea entre Madrid, Sevilla y Jerez, después estableció la línea Madrid-Sevilla-

<sup>72</sup> Ilustración 63. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

Tetuán y la de Madrid-Sevilla-Casablanca-Las Palmas-Tenerife, siendo el aeropuerto elegido para ello el de San Pablo.

Por otro lado, como hemos podido observar, tras la finalización de la Guerra Civil española y con la instalación de la actividad comercial aérea en el Aeropuerto de San Pablo, el aeródromo de Tablada retoma sus actividades relacionadas con el servicio de Aviación Militar. En 1963 comienza el declive de Tablada con la retirada de las fuerzas armadas, aunque no fue hasta 1990 cuando los últimos aviones abandonaron el aeródromo para siempre, cerrándose definitivamente esta puerta aérea de la ciudad.



### 3.4.3. Las modificaciones y ampliaciones durante la segunda mitad del siglo XX, las obras derivadas de la Expo 92 y la situación actual.

Para la segunda mitad del siglo XX operaban en el aeropuerto sevillano de San Pablo dos compañías españolas, Aviaco e Iberia que comunicaban la ciudad hispalense con otras de la Península Ibérica, las islas canarias y baleares, y algunas ciudades del continente africano. De modo que el Aeropuerto de San Pablo se convirtió, en poco tiempo, en una puerta territorial aérea sevillana de gran importancia dentro del ámbito de la aviación española, y ello implicaba que las obras para el aeropuerto

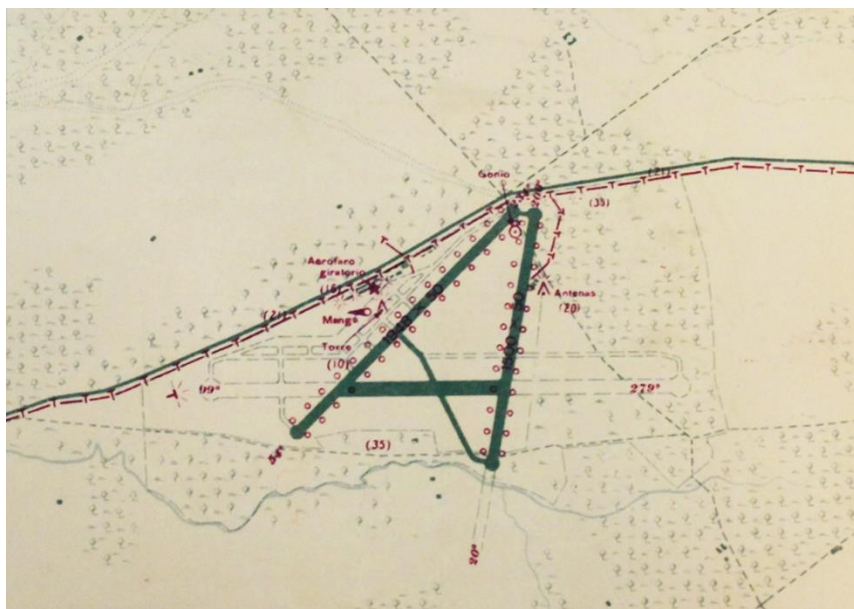


Ilustración 64: Carta de Aterrizaje del aeropuerto de Sevilla. (Sevilla,1950)<sup>73</sup>

<sup>73</sup> Ilustración 64. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

transoceánico de Sevilla generasen gran interés nacional desde los comienzos de las obras, en 1945, cuando se ejecutaron las pistas 05/23, 02/20 y 09/27.

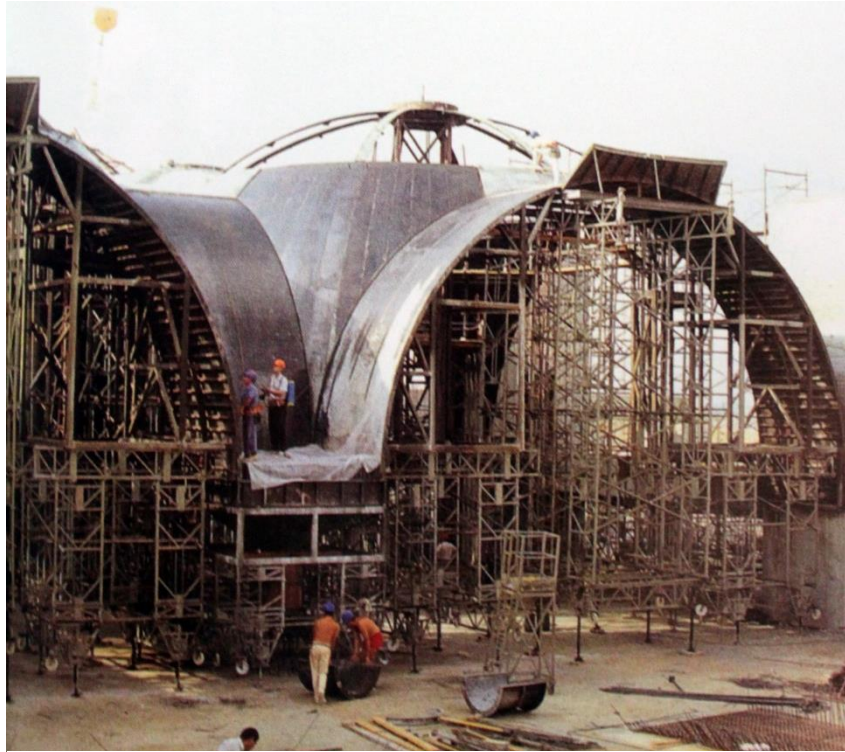
Un año después del comienzo de las obras se clasificó como aduanero y entre 1947 y 1948 se instaló el equipo gonio y las comunicaciones tierra/aire, así como el balizamiento de las pistas. Las obras de mejora de la central de navegación aérea se llevaron a cabo en 1954 y dos años más tarde se comenzaron las obras para la construcción de la torre de control del aeropuerto. Durante los años transcurridos entre 1958 y 1963 también se llevaron a cabo otras obras de mejora como el levantamiento del edificio para el servicio de pista, o las necesarias para el ámbito de las instalaciones eléctricas y de ayuda a la navegación.

En San Pablo operaban, entre 1962 y 1963, las compañías de Iberia y Aviaco con las líneas de Sevilla-Valencia, Palma- Sevilla por parte de la primera y las de Sevilla-Granada, Sevilla-Tánger, Sevilla-Tetuán por parte de la segunda, además de las de Sevilla-Madrid, Sevilla- Málaga y la conexión entre Canarias, Madrid, Sevilla, Casablanca, Sidi Ifni, El Aaiún, Las Palmas y Tenerife por parte de ambas compañías.

Para resolver algunos de los problemas entorno al mundo aeroportuario derivados de los factores políticos, del incremento del turismo, el desarrollo de Baleares, la Costa del Sol y Canarias, así como de la salida de nuevos aviones reactores al mercado, surge el Plan de Aeropuertos de 1964/1967 que entendió al sistema aéreo como elemento de contribución a la economía y el desarrollo social. Lo calificaba como servicio público y señalaba la repercusión que habría supuesto para el desarrollo turístico.

Para el aeropuerto de Sevilla el Plan no preveía ninguna mejora reseñable, debido a que lo clasificaba como Regional y no contaba con suficientes pasajeros (poco más de unos 100.000) como para tener una categoría superior a la A de la OACI. Sin embargo, lo que si propuso fue la adecuación

de las dimensiones de la nueva terminal y las obras de urbanización necesarias, ya que la antigua se había quedado obsoleta para los servicios prestados por el aeropuerto sevillano.



*Ilustración 65: Obras de las bóvedas de la terminal del Aeropuerto. (Sevilla,1991)<sup>74</sup>*

Las obras en el entorno del que acabaría denominándose Aeropuerto de Sevilla el 1 de septiembre de 1965, seguirán produciéndose a lo largo de los años posteriores: en 1965 la construcción del sistema de ayuda a la navegación, otro acceso al edificio terminal y la adaptación del edificio central de pasajeros; en 1968 se instaló el sistema de luces nuevo; a

principios de los 70 la ampliación del estacionamiento de aeronaves y la construcción de un nuevo edificio terminal, y en 1990 se volvieron a actualizar las servidumbres aeronáuticas que otorgaron la clasificación de letra de Clave A al aeropuerto sevillano.

Los años ochenta trajeron grandes cambios en el mundo aeroportuario, entre otros se comenzó a desarrollar las gestiones de lo que se convirtió, en la constitución en 1991 del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, entidad pública empresarial dedicada a la gestión de los aeropuertos y helipuertos españoles.

Por otra parte, debido a la inminente celebración de la Exposición Internacional de Sevilla de 1992, se proyectaron una serie de modificaciones y obras para el aeropuerto sevillano, convirtiéndose en la transformación más importante que había sufrido hasta entonces. Dichas obras tuvieron lugar a partir de 1989 y constaron de la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la construcción del nuevo acceso por la carretera nacional IV, la transformación de la terminal de pasajeros y la construcción de una nueva proyectada por Rafael Moneo.

Además, se llevaron a cabo las obras necesarias para mejorar las condiciones de los equipamientos y la adaptación del hangar. Las nuevas



*Ilustración 66: Interior del vestíbulo de la terminal de Aeropuerto de Sevilla. (Sevilla,2006)*

<sup>74</sup> Ilustraciones 65 y 66. Recuperada de: Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

instalaciones fueron inauguradas el 31 de julio de 1991 de mano del ministro José Borrell, el presidente de la Junta de Andalucía Manuel Chaves, el alcalde de Sevilla Alejandro Rojas-Marcos y el director del aeropuerto Antonio Pedrós, entre otras personalidades.

El primero de agosto de ese mismo año se recibió el primer vuelo internacional, procedente de París, por parte del alcalde junto con la mascota de la Expo. El éxito de dicho evento supuso el aumento del número de pasajeros a los 2,9 millones, aunque con la inauguración del AVE entre Sevilla y Madrid a partir de entonces se produjo una importante competencia entre el sistema aéreo y ferroviario. Para el siguiente año el número de pasajeros descendió hasta la mitad aproximadamente, y no se volvieron a recuperar cifras similares hasta el año 2000 cuando comenzaron a operar las compañías de bajo coste en España.

En los años posteriores a la Expo sevillana se siguieron realizando obras de mejoras de las instalaciones del aeropuerto como en las pistas, las calles de rodadura, los viales de tierra, así como la mejora de las instalaciones e infraestructuras.

Para el futuro, las transformaciones que se prevén están destinadas a la comunicación del aeropuerto sevillano con otras infraestructuras de transporte. De este modo se pretende construir una estación en el mismo que

conecte con la segunda línea de metro, proyectada para Sevilla, además de quedar comunicado con la línea del eje transversal de Andalucía de ferrocarriles de alta velocidad, conectándolo con la estación de Santa Justa y convirtiéndose en otro intercambiador de la ciudad.

Estos proyectos se recogen tanto en las propuestas del PGOU de Sevilla como en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

El número de líneas que funcionan, así como el número de compañías aéreas que prestan sus servicios en el aeropuerto sevillano en la actualidad es bastante alto, aspirando a convertirse en un futuro cercano en aeropuerto regional andaluz y con ello aumentar progresivamente el número de pasajeros.

Como podemos ver como puerta territorial se abre a un ámbito bastante grande, desde el territorio español hasta los internacionales, sin embargo, como puerta de la ciudad se encuentra aún en la actualidad en una situación alejada y marginal, siendo sus conexiones con la urbe sevillana y el resto de los municipios o ciudades cercanas un poco torpe. Probablemente cuando se lleven a cabo las modificaciones previstas para el mismo y las conexiones con otras formas de transporte público facilitando sus comunicaciones, la entidad como puerta territorial aérea cobrará mayor sentido y peso dentro de la ciudad, quizás convirtiéndose en una de las principales.



*Ilustración 67: Primer avión Airbus A400M encargado por Malasia despegando.ABC. (Sevilla,2015)*





### 3.5. El sistema rodado y de infraestructuras viarias

El último sistema que nos concierne es quizás de los más complejos ya que acoge los accesos rodados, es decir los que se han hecho a través de caminos, carreteras o puentes, además de los llevados a cabo por parte de transportes colectivos. De tal manera que hablaremos de puertas territoriales en este ámbito en cuanto a los accesos viarios, los puentes que permiten acceder a la ciudad saltando los obstáculos existentes y los ámbitos de las estaciones de autobuses que suponen el punto de acceso a Sevilla por parte del transporte colectivo.

### 3.5.1. Las entradas a Sevilla antes del siglo XIX

Hasta el siglo XIX las puertas territoriales de la ciudad de Sevilla, que hemos descrito, son las pertenecientes al sistema amurallado y fluvial, con el río y el puerto como protagonistas. En este capítulo describiremos los caminos de entrada a la ciudad, así como las infraestructuras que se crearon de comunicación y entrada a la misma, entendiendo estos caminos y los puentes como otras puertas territoriales que se abrirán a la ciudad hispalense.

Sabiendo las hipótesis que existen sobre el asentamiento sevillano originario y las primeras cercas de la ciudad, hemos de conocer que las principales vías de comunicación partían o llegaban a las puertas de la muralla. Desde época republicana durante la ocupación romana, tenemos conocimiento de las hipótesis sobre la ubicación de las puertas en:

- La Alfalfa, desde donde partía hacia el norte una vía por Cabeza de Rey Don Pedro, Santa Catalina, Bustos Tavera y San Luis, probablemente camino que conducía a Iliipa Magna y Emerita (Alcalá del Río y Mérida).
- Al Sur entre la calle Abades y Mateos Gago, desde donde partían los caminos hacia las ciudades situadas al Sur, como Cádiz.
- En el este la puerta de la calle Madre de Dios, cuya vía de entrada comunicaba con Carmona, Écija y Córdoba, por ejemplo.
- Al oeste la puerta de la calle Pajaritos con la vía fluvial.

En la era imperial se amplió la cerca, como ya hemos comentado, y aumentaron el número de puertas y, por tanto, los caminos de entrada a la ciudad que empezaban a tener más relevancia. Actualmente los estudios de la ciudad romana imperial sevillana se orientan hacia las hipótesis de<sup>75</sup>:



Ilustración 68: Hipótesis de asentamiento y red de caminos de Sevilla republicana. Campos Carrasco, J. (Sevilla, 1986)

<sup>75</sup> La recopilación de hipótesis sobre este tema es ampliable en la planimetría y literatura aportada por el libro *Forma vrbis Hispalensis* de González Acuña, D. (2011).

- Dos vías que partían de la puerta de Santa Catalina hacia Bustos Tavera y San Luis, ya mencionada, y otro por la calle Sol, que probablemente comunicaba con las ciudades de Carmona y Córdoba.

- Por la calle Imperial arrancaba la vía que conducía hasta Alcalá, paralela a los caños de Carmona.

- La puerta ubicada al Sur tuvo que ser el arranque de la vía con dirección a las ciudades del Sur.

Tras la ocupación islámica Sevilla vuelve a recuperar su prestigio y a la vez que la ciudad crece y se modifican sus murallas también lo hacen el número de puertas y comunicaciones. Las vías existentes seguirán funcionando:

- Desde la puerta de la Macarena el camino hacia las localidades del Norte.

- Por la puerta de Córdoba salía una de las vías que comunicaba con esta ciudad por el camino más al norte.

- Por la puerta del Sol partía uno de los caminos hacia Carmona que también conectaba con Córdoba.

- Desde la puerta Carmona la vía hacia Alcalá de Guadaira.

- Por la puerta de Jerez la vía que conducía a dicha localidad.

- Por la puerta Triana la conexión con el arrabal extramuros y las ciudades del Aljarafe.

Como hemos podido observar durante la época amurallada las vías terrestres de comunicación con la ciudad se encontraban con el obstáculo del Guadalquivir por el oeste de la ciudad, problema que con la construcción del primer puente en dicha época islámica comenzó a desaparecer. El puente de barcas que unía por primera vez las dos orillas del Guadalquivir, para establecer la conexión entre las localidades occidentales y el arrabal de

Triana con la ciudad de *Isbiliya*, fue ideado por el califa Abu Ya'qub Yusuf y se empezó a construir en septiembre de 1174, según los textos de Bosh Vilá, terminándose el mes siguiente.

Además de servir de enlace entre estas dos partes del territorio sevillano, otro de los motivos por los que se propuso su construcción se debió a la necesidad de que pudieran pasar por él los ejércitos almohades que precisaban entrar a la ciudad para defenderla de los ataques invasores. Así pues, sirvió de vía de comunicación comercial y militar, además de embellecer el paisaje, con su construcción basada en el trabado con cadenas de barcasas y tablazones.

Este primer puente de la ciudad abriría las puertas del comercio por el oeste, significando esplendor, también provocó la caída del imperio islámico. Esto fue debido a que el ejército de Fernando III llevó a cabo la rotura por la



Ilustración 69: Puente de barcas de Sevilla. Óleo sobre lienzo. (Sevilla, 1632)<sup>76</sup>

escuadra de amarras que sujetaba las barcas, rompiendo así la comunicación con Triana, cortando la más importante vía de abastecimiento y causando la rendición del pueblo ante la causa fernandina.

<sup>76</sup> Ilustración 69. Recuperada de: [www.diariodetriana.es/blog](http://www.diariodetriana.es/blog)



En época medieval las principales vías de comunicación permanecieron tal como se habían articulado y el puente de barcas se restableció. De hecho, durante el siglo de Oro, cuando el comercio exterior por la vía fluvial era tan determinante, las vías terrestres de comunicación con el interior de la península fueron fundamentales para el reparto de los productos comercializados. En los lienzos de Sevilla del siglo XVI podemos ver su estructura, con sus caminos, puertas, edificios relevantes, incluso la actividad del río y el puente de barcas.

A partir del pablo de Olavide de 1771 no sólo podemos observar los caminos que conducen a las ciudades más cercanas y relevantes, sino que también se desarrolla la red viaria que conecta con las huertas principales y los feudos de los alrededores de la cercada ciudad, además se llevan a cabo las remodelaciones de las carreteras de entrada y salida de la ciudad, como las de Extremadura, Madrid y Cádiz.

En este periodo histórico teníamos la red de caminos formada por:

- La calle Don Fabrique, que salía de la puerta de la macarena, fue denominada camino de Córdoba o de la Algaba, después constituyó la carretera de Extremadura.
- Por la puerta de Córdoba se salía al camino antiguo de Córdoba.
- La avenida Miraflores y la carretera Carmona, que llegaban a la puerta del Sol, conducían a la Hacienda Miraflores y al camino de Córdoba, y al camino antiguo de Carmona respectivamente.
- La calzada de los Caños de Carmona pasó a llamarse camino de la Cruz del Campo, conformando la carretera de Madrid, desde la puerta de Carmona.
- Un poco más al Sur, desde la puerta de la Carne, lo que hoy conocemos como Demetrio de los Ríos y Eduardo Dato, conducían hasta el Matadero y los terrenos de Monte Rey, además de llevar al camino hacia Alcalá.
- Desde la puerta de San Fernando salía el camino de la Enramadilla, que conducía hacia los terrenos donde existían una enramada de ganado.
- Más al Sur los caminos hacia Cádiz y Jerez a partir de la puerta que lleva su nombre.



Ilustración 70: Plano de Sevilla de 1870. (Sevilla, 1870)<sup>77</sup>

<sup>77</sup> Ilustración 70. Recuperada de: Planos de Sevilla. Colecciones históricas.

- Los caminos que desde Triana partían hacia los pueblos del Aljarafe comunicándose con Sevilla a través del puente de barcas.

Sobre el puente de barcas no existirán modificaciones hasta que a mediados del Siglo XIX se construyese el de Isabel II. Hasta llegar a la construcción de dicha infraestructura se llevaron a cabo, a lo largo de los siglos anteriores, varios proyectos que nunca pasaron del papel.

Algunos de estos proyectos fueron los de Fabricio Mondente en 1563 que propuso un puente de hierro y madera; el del conde de Barajas en 1578; otro por Diego Hurtado de Mendoza y Guevara en 1629, cuya propuesta de puente de piedra había sido diseñada por Andres de Oviedo; también Ginés y Pedro de San Martín, a finales del siglo XVII, proyectaron uno de piedra; o los de Silvestre Pérez en 1825, Bellevue de 1827 y de José Agustín

Larramendi. Estos últimos plantearon sus propuestas tras las Real Orden de 1824 que favoreció la construcción del mismo.

En 1833 el ingeniero Pedro Miranda proyectó un puente colgante, similar a otro construido en Aranjuez. Sin embargo, no fue hasta 1844 cuando los ingenieros franceses Fernando Bernadet y Gustavo Steinacher consiguieron aprobar uno de los tres proyectos que habían propuesto para sustituir al anterior de barcas.

El diseño elegido finalmente fue similar al Puente del Carrousel, sobre el río Sena, construido en 1834 por el ingeniero Polonceau.<sup>78</sup> Las obras comenzaron en diciembre de 1845 y terminaron en 1852, inaugurándose en febrero de ese mismo año. Cabe señalar que el puente de barcas fue desplazado hacia el norte para que pudiera seguir siendo utilizado durante las obras del de Isabel II, una vez finalizadas, el anterior fue subastado.



Ilustración 71: Puente Carrousel de Paris. (Paris,1856)

<sup>78</sup> El puente de los Santos Padre o Puente Carrousel fue destruido a principios del siglo XX y era menor que el que se construyó en Sevilla. Esto era debido a que en el ámbito donde se encontraba el río Sena tenía una anchura menor a la del Guadalquivir, en la ubicación del puente de Isabel II.



Ilustración 72: Puente de Isabel II, más conocido como Puente de Triana. Fotografía propia. (Sevilla,2015)

Ilustración 71. Recuperada de: [www.trianaocio.es/historia/le-pont-du-carrousel-paris/](http://www.trianaocio.es/historia/le-pont-du-carrousel-paris/)

Mientras que una puerta se cerraba, se abría otra más renovadora, suntuosa y funcional.

Al mismo tiempo que se construyó este puente, apareció el ferrocarril y se comenzó a destruir las murallas y puertas de la ciudad. Así el primero taponó y transformó los caminos existentes que, tras la destrucción de las puertas, pasaron a integrarse y penetrar directamente en el entramado viario del corazón de la ciudad, como verdaderas puertas territoriales.



### 3.5.2. Las infraestructuras de puentes de la Sevilla del siglo XX

El final del siglo XIX estuvo marcado por la repercusión de la aparición del ferrocarril, mientras que la primera parte del posterior siglo destacará por la Exposición Iberoamericana de 1929. Esto, sumado a los planes proyectados para Sevilla, tanto en 1946 como en 1963 y a la transformación que supuso la Exposición Internacional de 1992, modificaron la ciudad sevillana junto con sus infraestructuras para siempre.

Podemos decir que el ferrocarril, las modificaciones del cauce y los dos grandes acontecimientos de las exposiciones de 1929 y 1992 dieron a Sevilla la morfología que encontramos prácticamente en la actualidad, y con ello pasó de ser una ciudad con un solo puente a tener una gran multitud, que podían salvar los obstáculos que dificultaban la entrada a la misma.



Ilustración 72: Puente de Alfonso XII. (Sevilla, 1912)

<sup>79</sup> Su estructura era prefabricada en Bilbao, con la novedad que ello suponía, y fue construido por iniciativa privada de la empresa "Seville Water Works Company" (conocida como el agua de los ingleses), entidad contratada por el Ayuntamiento sevillano, en este momento, para el suministro de agua.

El segundo puente que conoció Sevilla se ejecutó para la comunicación de la línea de ferrocarril entre Sevilla y Huelva desde la Estación de Plaza de Armas, de Alfonso XII, por la zona de Chapina. Su estructura era metálica con uniones roblonadas, y su inauguración tuvo lugar en 1880.

Poco después se emprendió la construcción de la Pasarela del Agua, con las funciones de pasarela peatonal y conducto de agua desde el Aljarafe. Su localización se hallaba entre los dos puentes existentes, similar al puente ferroviario anterior y proyectado por Charles Artur Friend y Alfonso Escobar. Su estructura metálica sobre tubos de acero cruzaba desde la Puerta Real hasta Chapina, siendo inaugurado en abril de 1898.<sup>79</sup>

Hasta 1926 no sería inaugurado otro puente en Sevilla, el puente de Alfonso XIII o más conocido como puente de hierro. Se construyó con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929, diseñado por José Delgado Brackenbury. El puente era basculante, de estructura metálica y soportes de ladrillo, permitía el paso rodado y ferroviario, aunque no de forma simultánea, y unía el final de la avenida de la Raza con Tablada sobre el río.

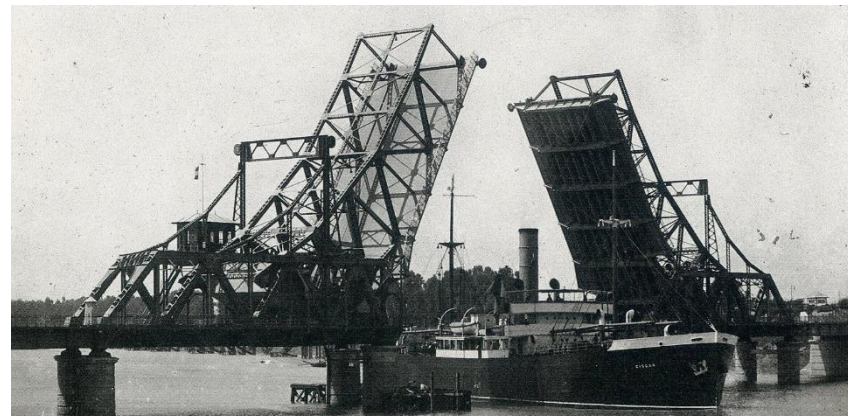


Ilustración 73: Puente de Alfonso XIII. (Sevilla, 1926)

Ilustración 72. Recuperada de: [www.elforocofrade.es](http://www.elforocofrade.es)

Ilustración 73. Recuperada de: Blanco Freijeiro, A., & Morales Padrón, F. (1992). Historia de Sevilla. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.



Cinco años después fue inaugurado el puente que, cruzando el río, enlazó el Paseo de las Delicias con la plaza de Cuba. El puente de San Telmo que sería levadizo, de hormigón armado y diseñado por José Eugenio Ribera.

Antes de que terminara la década de los 30, se inauguraron dos puentes más, el de San Juan de Aznalfarache en 1933 y el primero del Patrocinio en 1935. El primero de estos sería basculante y de estructura metálica, comunicando Sevilla con San Juan de Aznalfarache por el brazo suroeste del río. El segundo puente que nos ocupa también enlazaba Sevilla con San Juan de Aznalfarache y fue construido con estructura metálica.



Ilustración 74: Puente de San Telmo. (Sevilla, 2013)<sup>80</sup>

Por estas fechas también se ejecutaron las obras de los puentes que, al este de la ciudad, salvaron el obstáculo que suponía la línea ferroviaria de Sevilla-Cádiz: los puentes de la Calzada, de San Bernardo y el de la Enramadilla.

No fue hasta después de mitad de siglo, cuando se volvió a construir nuevos accesos a la ciudad en forma de puentes. Por este entonces se había llevado a cabo el tapón de Chapina y el río vivo había pasado hacia el oeste, dejando a Sevilla bañada hasta Chapina por una dársena.

<sup>80</sup> Ilustración 74. Recuperada de: [www.minube.com/rincon/puente-de-san-telmo-a2413140](http://www.minube.com/rincon/puente-de-san-telmo-a2413140)

Con el gran crecimiento demográfico sufrido, la ciudad tendió a crecer más allá del entorno de los barrios históricos, así que se construye el barrio de los Remedios, y para comunicarlo con Sevilla, el puente que, para ese entonces, se denominó puente del Generalísimo. En 1868 sería inaugurado el puente viga de Carlos Fernández Casado por parte de Francisco Franco, que con la llegada de la democracia pasó a llamarse Puente de los Remedios.

Debido a las transformaciones antes citadas con respecto al cauce del río, los puentes de Alfonso XII y la pasarela del agua perdieron su utilidad, así acabaron siendo destruidos en 1959 con la apertura de la avenida Cristo de la Expiración.



Ilustración 75: Plan Puerto de Sevilla 2020. (Sevilla, 2006)

La dinámica constructora de puentes no paró en la ciudad, de hecho, en la década de los 70 se construyó el segundo puente del Patrocinio, paralelo al anterior, ya que este no era capaz de cubrir las necesidades requeridas por los usuarios del mismo. Durante los primeros años de los 80's se ejecutaron los puentes sobre el cauce vivo del Guadalquivir: el Puente de Juan Carlos I en 1981, el de la carretera de Huelva, el de Camas y el primer acueducto de Emasesa en 1982, el segundo dos años después.

Ilustración 75. Recuperada de: <https://wikipedia.org>

Con la llegada del evento de la Exposición de 1992 de Sevilla, se llevaron a cabo gran cantidad de modificaciones, entre ellas el desterramiento de Chapina y la restitución del cauce histórico. Además, se busca comunicar las zonas del Noroeste de la ciudad con la Cartuja. Por tanto, se acometen las obras de los puentes de la Barqueta, la pasarela de la Cartuja, el tercer puente para la línea de ferrocarril de Sevilla-Huelva, el Puente Reina Sofía, el Puente del Cristo de la Expiración, el de las Delicias, el del V Centenario, el del Alamillo y el de Itálica. Por otro lado, se destruyen los de Alfonso XIII y los del Patrocinio.

El primero de los puentes que se construye es el de la Barqueta, que conecta la zona donde se encontraba la puerta de la Barqueta con el acceso al Parque Científico y Tecnológico de la Cartuja. Fue diseñado por Juan José Arenas de Pablo y Marco Jesús Pantaleón Prieto, ejecutado entre 1989 y 1991. Está compuesto por un arco de acero atirantado por el tablero, formando pórticos triangulares y cuatro apoyos.

Desde la calle Torneo hasta el Camino de los Descubrimientos, en la Isla de la Cartuja, se construyó en acero en 1991, la pasarela de la Cartuja. Su diseño fue realizado por Fritz Leonhardt y Luis Viñuela Rueda, para tráfico



Ilustración 76: Puente de la Barqueta. Fotografía propia. (Sevilla, 2018)

únicamente peatonal, aunque finalmente comparte el tránsito peatonal y rodado.

Las obras para el siguiente puente se emprendieron también en 1991, sobre la dársena del Guadalquivir, el Puente del Cristo de la Expiración. Éste se constituyó como la salida de Sevilla al Aljarafe y Huelva. Fue diseñado por José Luis Manzanares Japón, en acero, con dos arcos rebajados de 130 metros de luz sobre el tapón de Chapina, conectando el ámbito de Plaza de Armas con la Plaza de Chapina.

Al sur el puente de las Delicias cruza el río desde la Avenida Cardenal Bueno Monreal hasta la Avenida Juan Pablo II al norte de Tablada, sustituyendo al de Alfonso XIII. Su construcción metálica se remonta a los años entre 1989 y 1991, y su diseño fue realizado por los ingenieros Leonardo Fernández Troyano y Javier Manterola Armisen, teniendo en cuenta la construcción del puente ferroviario paralelo y el carácter levadizo de ambos.

El puente del V Centenario fue el siguiente y permitió el cruce del río a través de la ronda de circunvalación SE-30. Diseñado por parte de los ingenieros José Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón, su estructura es de hormigón armado y de tipo atirantado con cinco vanos. Ha acabado



Ilustración 77: Puente V Centenario. (Sevilla, 2015)<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Ilustración 77. Recuperada de <http://m.megaconstrucciones.net>

convirtiéndose en uno de los puentes más frecuentados hasta el punto de ser en uno de los puntos negros del entramado viario sevillano.

En 1992 se inauguró el puente, diseñado por Santiago Calatrava, de acceso a la Isla de la Cartuja desde la SE-30 de Sevilla por el Polígono Norte. El puente atirantado de pilón contrapeso fue concebido como dos puentes iguales y simétricos, para que el primero salvara la dársena y el segundo el brazo vivo del río enlazando con Camas, aunque por falta de presupuesto solo se construyó el primero.

Los puentes erigidos por entonces para cruzar el tramo vivo del río Guadalquivir fueron:

- El Puente de Reina Sofía de hormigón armado que forma parte de la ronda de circunvalación SE-30, comunicando los ámbitos de la barriada del Carmen con la carretera de Camas.
- El puente de la Corta también se ejecutó con motivo de la Exposición de 1992, para la comunicación de la zona norte de la ciudad con el Aljarafe, formando parte también de la ronda de circunvalación por el norte como continuación del puente del Alamillo.
- El puente de Camas que había sido puente del ferrocarril, con la construcción del puente de la línea ferroviaria Sevilla-Huelva más hacia el norte, pierde esta función y se abre al tráfico rodado y peatonal en 1991.

Si tenemos en cuenta cada puente construido como una puerta de la ciudad, pasaríamos de las tres existentes a comienzos de siglo hasta los 17 sobre los cauces del río y la dársena. De modo que hemos observado como el crecimiento de la ciudad y las mejoras urbanísticas realizadas acabarán por configurarla como una ciudad mejor conectada por el Oeste, ámbito donde el río siempre había sido un obstáculo para el tránsito peatonal y rodado.

Con las modificaciones en la estructura ferroviaria de las líneas que pasaban por la ciudad hispalense, se demuelen los puentes de la Calzada y de la Enramadilla, quedando el de San Bernardo, aunque sin su función inicial. Por otro lado, se ejecutan, en la zona noreste de la ciudad, los cuatro puentes que cruzan la línea ferroviaria que llega a Santa Justa.



### 3.5.3. La infraestructura viaria de accesos durante el siglo XX y la importancia del vehículo privado.

La destrucción de la muralla, junto con la construcción del ferrocarril se convierten en algunos de los motores de la transformación de la ciudad. A finales del siglo XIX ya se habían remodelado las vías principales de conexión con otras ciudades, incluso se habían construido dos puentes más.

A principios del nuevo siglo ya vemos como la ciudad comienza a crecer de forma dinámica, en torno al casco que había estado amurallado, y a ambos lados de las vías principales:

- En el norte, en torno a la calle Don Fabrique, la avenida Miraflores y la carretera Carmona.
- Al este, por el entorno del Prado de Santa Justa, la actual Luis Montoto y el camino de Alcalá.
- Por el Sur crecían los jardines y la zona noble de la ciudad.
- Al oeste, en el arrabal de Triana, las nuevas construcciones se articulaban en el entorno de la calle San Jacinto, camino hacia los pueblos del Aljarafe.

El origen del progreso de Sevilla, como ya hemos comentado, vino de la mano de la celebración de la Exposición Hispano-Americana de 1929, cuando se redactan los planes y proyectos de mejora y acondicionamiento de la ciudad para tal acto.

Uno de estos planes se desarrolló en 1915, por parte del Conde de Colomby, incluyéndose obras de salubridad, higiene pública, de carácter social y cultural, de embellecimiento y ornato y de urbanización.

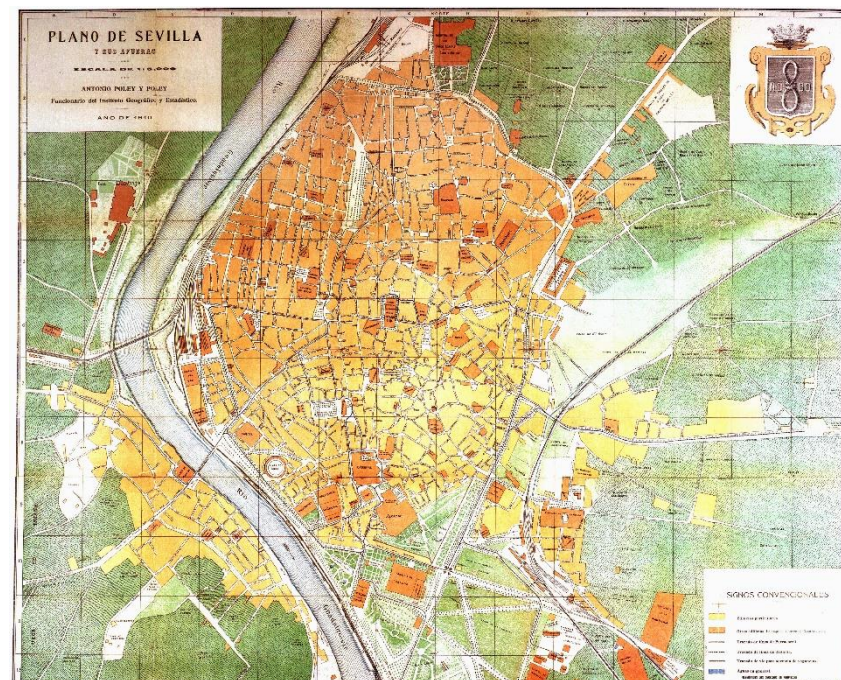


Ilustración 78: Plano de Sevilla de 1910. Poley y Poley, A. (Sevilla, 1910)<sup>82</sup>

Durante los posteriores años se realizarán varios proyectos de reformas parciales y de ensanches. La ciudad se potenciará sobre todo hacia el Sur, con el proyecto de la Palmera y de Mejoras del Puerto junto con la corta de Tablada, constituyéndose una estructura lineal y paralela al canal del Puerto.

Sin embargo, a pesar de la importancia que tuvo la Exposición Iberoamericana, sin duda el periodo entre 1930 y 1969 se convirtió en una de las etapas cruciales en el crecimiento de la ciudad y los sistemas de infraestructuras de comunicación, tanto por carretera como por el ferrocarril o por la vía fluvial.

<sup>82</sup> Ilustración 78. Recuperada de: Planos de Sevilla. Colecciones Históricas de la Universidad de Sevilla.



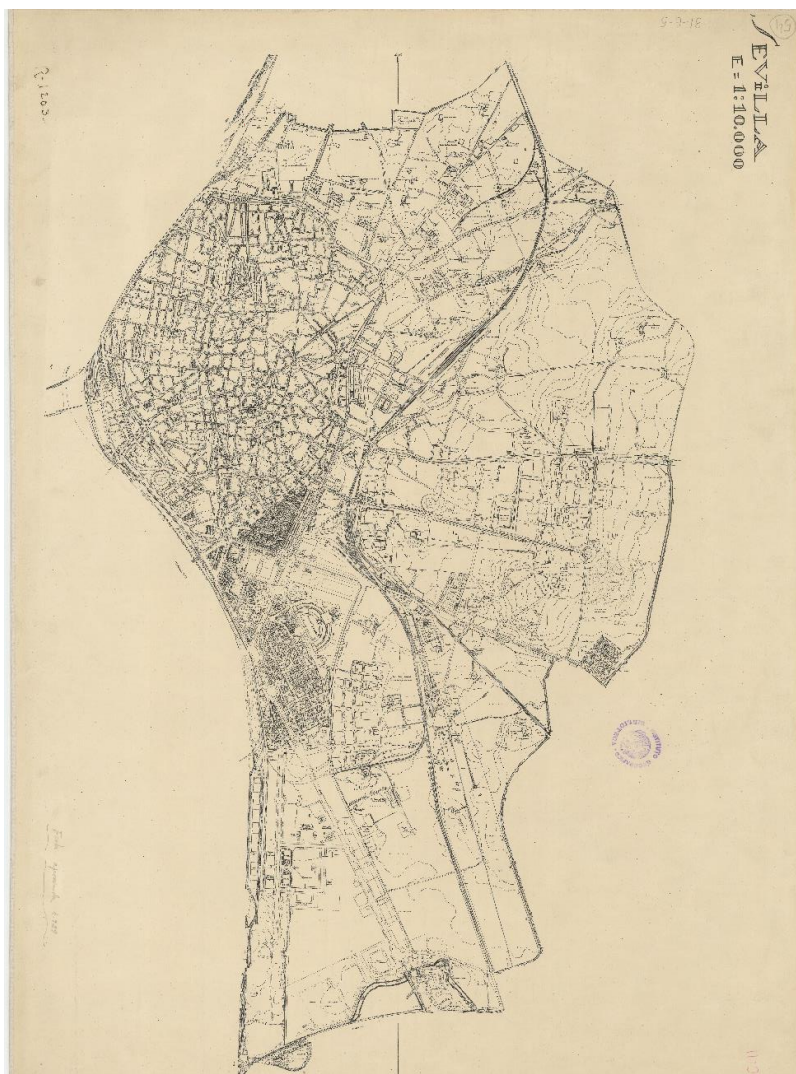


Ilustración 79: Plano de Sevilla de 1930.. (Sevilla,1930)<sup>83</sup>

En esta línea aparece el anteproyecto para el Ensanche de la Ciudad de Sevilla de 1930, desarrollado por de Ulargui, Carvajal y Sánchez Nuñez, que aprovecha las reformas aprobadas para completar las vías de penetración de la ciudad, teniendo en cuenta los focos principales del conjunto histórico de la Plaza del Duque y Ponce de León. Además, proyectan las carreteras de penetración, tanto radiales como las de ronda actuales, una nueva línea de ronda impuesta por las bases del concurso y otra intermedia para constituir el sistema viario. Señalan la necesidad de enlazar los aeropuertos con las vías de penetración al casco y la falta de carreteras de unión entre los pueblos del área metropolitana de Sevilla.

La forma desordenada y anárquica en la que comienza a crecer la ciudad, provoca que años después sea necesaria la redacción de un plan de ordenación, este es el caso de Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1946. Dicho plan pretendía resolver los problemas de la organización de la retícula viaria interior y los sistemas de comunicación con el exterior.

Las soluciones que proponía aceptaban las carreteras existentes, siempre que se llevaran a cabo ciertas modificaciones como: la apertura al casco de la carretera norte de Lora del Río, la desviación por la zona de la Corza de la carretera



Ilustración 80: Estructura viaria PGOU 1946 (Sevilla,1946)

Ilustración 80. Recuperada de: Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 2006.

<sup>83</sup> Ilustración 79. Recuperada de: Cartoteca del Ministerio de Fomento.

Carmona para conectar con la Avenida de la Borbolla, la ejecución de un nuevo ramal de la carretera de Alcalá de Guadaira a la altura de Su Eminencia, la desviación de la Carretera de Cádiz hacia el Oeste, la desembocadura de la carretera de Huelva en Plaza de Armas con un nuevo puente, y la construcción del anillo de conexión entre las carreteras radiales.

A pesar de los grandes proyectos redactados para dicho plan, pocas fueron las obras realizadas, encontrándose casi 20 años después el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1963 similares problemáticas. A esta se añadirán los problemas generados por el rápido crecimiento demográfico, los derivados del trazado ferroviario y los problemas de movilidad.

En el ámbito de las infraestructuras viarias se proponen una serie de soluciones entre las que constan: las arterias correctoras y distribuidoras de acceso, el eje norte-sur y la vía periférica desde el norte por Torneo, Paseo de Colón y Palmera, hasta la conexión con el eje norte-sur.

Además, se prevén: las entradas controladas con vías de tráfico rápido interior, con la prolongación de la ronda exterior por el este de Su Eminencia y por el oeste del Tamarguillo; la entrada por el noreste de la autopista de San Pablo, ligada a la carretera de Cádiz en la unión de las rondas exteriores y periféricas; un nuevo acceso desde Alcalá por la autopista de la Universidad Laboral; la prolongación de la Avenida de la Raza hacia el Sur; la ejecución de la ronda del Tamarguillo, y la construcción de la autopista central como eje de la organización con la pista de tráfico rápido.

Por otro lado, también habrá que tener en cuenta el conjunto de operaciones que se realizaron posteriormente. Éstas fueron: las carreteras y accesos de Lora del Río, Alcalá de Guadaira, de Cádiz y Huelva, con grandes modificaciones y mejoras. Por el contrario, se detiene el proyecto de la gran autopista NE-SO que atravesaba la ciudad.

Las grandes transformaciones que se estaban generando en la ciudad, junto con el desarrollo económico, el incremento demográfico y la industrialización



Ilustración 81: Plano Red Viaria PGOU 1963 (Sevilla,1963)<sup>84</sup>

<sup>84</sup> Ilustración 81. Recuperada de: Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de Sevilla de 2006.



de la construcción, provocaron que, a principio de los años 70, el plan vigente se encontrara desbordado. A partir de entonces se necesitó asimilar los problemas desde un enfoque más amplio, analizando la ciudad desde la perspectiva del estudio de todo el Área metropolitana.

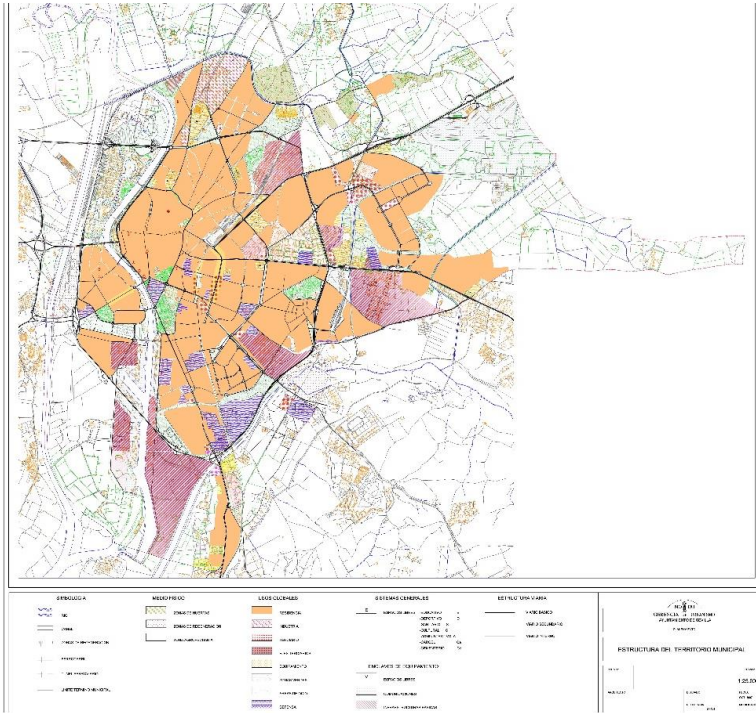
Es entonces cuando se redacta el avance del Plan Comarcal de Sevilla de 1972, entre cuyos objetivos encontramos la necesidad de garantizar la accesibilidad equipotencial en los niveles urbanos, metropolitanos y mancomunales. El documento no pasó del Avance debido a la falta de interés de las personalidades políticas encargadas de estas tareas.

La ciudad sigue creciendo de forma dispersa y desordenada, entre otros motivos, debido a la difusión y funcionamiento de los medios de transporte y sobre todo del vehículo privado. De nuevo, buscando solucionar los problemas que persisten después de los planes generales de 1946 y 1963, se redacta y aprueba el Plan General de Ordenación Urbana de 1987, con el horizonte de la celebración de la EXPO'92, y la puesta en vigor del Master Plan dedicado para este evento.

En el ámbito del transporte y sus infraestructuras se realizaron grandes transformaciones, el Plan de 1987 confió plenamente en la movilidad relacionada con la infraestructura viaria, y a través del vehículo privado, considerando a la red viaria suficiente para no tener que recurrir a los transportes colectivos.

La mayor parte de las propuestas, con respecto al sistema viario, se ejecutaron, entre ellas: la autovía de circunvalación, N-IV, entre los accesos de Madrid y Málaga, Málaga y Cádiz, y entre Blas Infante y la carretera de Cádiz; la ampliación y mejora de la carretera del Muro de Defensa; el acceso a Huelva por el Patrocinio; Ronda Urbana Norte, el Viaducto de La Cartuja-Camas; la penetración desde la Algaba hasta las rondas; la construcción de Torneo hasta Plaza de Armas (tras la demolición de las vías ferroviarias de esta parte de la ciudad); la ampliación de las calzadas y enlaces de Madrid y Málaga; la mejora del trazado de la N-334 por Torreblanca; la ejecución de la Ronda Los Remedios-María Auxiliadora; la prolongación de José Laguillo; la carretera de Polígono el Pino; la ampliación de la carretera de Carmona; las vías sobre las líneas de ferrocarril de San Bernardo (después de haber sido enterrado parte de este tramo); la prolongación de la avenida de Utrera y la conexión entre la Ronda Norte y San Jerónimo.

Ya hemos visto como la ciudad ha sufrido, en apenas un siglo, un cambio radical. Podemos observar como el sistema viario original, que penetraba en la ciudad antigua de forma directa y sin prestar demasiada atención a las



*Ilustración 82: Estructura viaria propuesta por el PGOU 1987 de Sevilla. (Sevilla,1987)*

comunicaciones interiores, se ha transformado para encontrarnos ante un sistema de infraestructura viaria mucho más compleja y especializada.

Entre las vías radiales y las rondas se llevan a cabo las comunicaciones desde el exterior de la ciudad hacia el interior de forma más ordenada, se salvan los obstáculos a través de los puentes construidos y se trasladan los accesos a la periferia con una entrada menos directa y progresiva, pensada sobre todo para la movilidad a través del vehículo privado.

### 3.5.4. El transporte público motorizado durante el siglo XX

En este apartado nos vamos a encargar de analizar la labor del transporte motorizado a lo largo del siglo XX, que paralelamente competió con el sistema ferroviario y de tranvías existente. Veremos cómo pasamos de las diligencias, vehículos con tracción animal, al uso habitual del sistema de autobuses urbanos e interurbanos como una forma más de transporte.

Como ya sabemos en la segunda mitad del siglo XIX comienzan a funcionar en Sevilla las líneas de tranvía, en comunicación con las diferentes zonas del casco y con algunas localidades cercanas. Por ese entonces la alternativa radicaba en las diligencias, como antes hemos mencionado, una suerte de carruajes que funcionaban con tracción animal. No sería hasta los años 20 del siglo XX cuando se inició el proceso de transición entre este transporte y los autobuses de tracción mecanizada.

Con estas premisas surgen, a finales de dicha década, dos compañías de transporte público mediante autobuses motorizados, las pertenecientes a Alberti Fonto López y Antonio Casal. El primero prestando los servicios de la línea entre Sevilla y Aracena, y el segundo, entre Sevilla y la ciudad fronteriza de Rosal de la Frontera. Además, Antonio Casal disponía de las líneas entre Sevilla y Alcalá de Guadaira, y entre esta y Carmona.

Debido a la fuerte competencia entre ambas compañías Antonio Casal compra, en 1935, la concesión de la línea Aracena-Sevilla a Alberto Fonto, aunque permite que siga explotando la línea durante dos años más.

En 1937 se forma la empresa Casal S.A. que contaba por este entonces con tres líneas de conexión con Sevilla: Sevilla-Alcalá de Guadaira, Sevilla-Carmona y Sevilla-Mairena del Alcor-Viso del Alcor, junto con otras 5 líneas dentro del territorio andaluz. Durante esta década y la siguiente los autobuses interurbanos se consolidaron como complemento, pero también como alternativa al tren, uniendo las localidades periféricas con las capitales, a la vez que las acercan a las estaciones ferroviarias.

Al mismo tiempo que el transporte, por medio de los autocares, empieza a tener verdadero peso para las comunicaciones con Sevilla, se proyecta y construye la estación de autobuses del Prado de San Sebastián, entre los años 1938 y 1944. Su emplazamiento se eligió próximo a la estación de ferrocarril de San Bernardo, los jardines del Prado de San Sebastián y la Fábrica de Tabacos. La importancia de su ubicación era la relación, hoy perdida, establecida con la estación de trenes de San Bernardo, que suponía un primer acercamiento a la intermodalidad entre métodos de transporte.

Nos encontramos entonces ante un conjunto edificado que aún la función infraestructural de estación con la residencial, al estar asociado a cinco bloques de viviendas de cinco plantas de altura y locales comerciales incluidos. El edificio en sí constituye un ejemplo de la arquitectura europea de entreguerras y, de modernidad, por el uso entre otros del hormigón. El arquitecto de dicha obra racionalista fue Rodrigo Medina Benjumea, quizás en colaboración con otros trabajadores de la empresa de la que formaba parte.



Ilustración 83: Estación de Autobuses El Prado de San Sebastián. Fotografía propia. (Sevilla, 2018)



A partir de este momento el autocar adquiere verdadera relevancia, y la estación del Prado se convertirá en el punto de comunicación con la capital gaditana.

A mediados de siglo surgen otras empresas encargadas del transporte interurbano con la capital sevillana, mientras la empresa Casal cambia de dueño debido a la muerte de su creador Antonio Casal, y la vida de los servicios de la “Seville Tranways Company” empieza a tocar a su fin.

En relación con la decadencia del servicio prestado por los tranvías sevillanos, debido a las malas condiciones de los vehículos que apenas habían sufrido modernización, los accidentes o las insostenibles huelgas de trabajadores entre otras, el Ayuntamiento estableció para 1954 el Servicio Municipal de Autobuses gestionado por el mismo. Cabe señalar que en esta época ya existían algunas empresas que llevaban a cabo las labores del transporte urbano mediante autobuses, aunque estas no tuvieron la capacidad suficiente para cubrir las necesidades de los usuarios.

De esta manera, con diez autobuses, se da comienzo a la explotación paralela del transporte público. Al año siguiente pasaron a catorce autobuses, veinte en 1956, veintidós al año posterior y veintiséis en 1958.

Durante este periodo y hasta 1960, los servicios del autobús urbano S.M.A. son prestados de forma paralela a los de las líneas de tranvía. Éstas se fueron sustituyendo por las líneas de autobús progresivamente, hasta que el último tranvía se retiró en mayo de 1960.

La primera década del monopolio del transporte urbano sevillano, por parte de los autobuses, supone la expansión de la empresa y los servicios, pasando de las 17 líneas de 1960 a 25, solo 7 años después. De igual modo destacar la aparición del microbús en 1965, utilizado para la circulación en vías o calles de difícil acceso en autobús.

Sin embargo, la década siguiente supondrá el auge de la movilidad a través de los vehículos privados, provocando el declive de la empresa de autobuses urbanos de Sevilla, de la cual se haría responsable TUSSAM (Transportes Urbanos de Sevilla, Sociedad Anónima Municipal) a partir de noviembre de 1975. No pasó así con respecto al transporte interurbano donde nos encontramos ante un periodo de creación de numerosas empresas, nuevas líneas y la modernización de los servicios de las más veteranas.



Ilustración 84: Red de líneas de autobuses urbanos de TUSSAM (Sevilla, 1987)<sup>85</sup>

No podemos olvidar, como ya hemos destacado en otros capítulos, la redacción del estudio del PISTAS (Plan de Infraestructuras y Servicios del Transporte del Área de Sevilla) en 1981, el cual determinó las transformaciones que debían sufrir el sistema de autobuses urbanos de TUSSAM. Así se crea, en los 80's, una nueva red de transporte más

<sup>85</sup> Ilustración 84. Recuperada de: Galán Eruste, M. (2014). Historia del transporte urbano en Sevilla. Sevilla.

sofisticada que la diseñada para los tranvías, manteniendo las cuatro líneas circunvalatorias, modificando las radiales y estableciendo las líneas transversales y periféricas.

Para mejora del servicio no sólo se modifican las líneas como hemos visto, sino que también se reconocen los vehículos en uso y se inicia un proceso de renovación por otros nuevos que reemplazaran a los anteriores, entre 1986 y 1987, mientras que otros se reforman para hacerlos más adecuados al uso requerido.

Por último, se ponen en marcha una serie de campañas de publicidad con el objetivo de atraer a más usuarios a este medio de transporte público frente al creciente uso del vehículo privado.

La última década de este siglo viene marcada como ya sabemos por la Exposición Universal, lo que supondrá parte del impulso renovador llevado a cabo por los transportes urbanos, pero también para el transporte interurbano que era de vital importancia en relación al evento que se iba a celebrar. Es entonces cuando se producen grandes modernizaciones, en cuanto a los autocares de las principales empresas de autocares interurbanos de conexión con Sevilla, y cuando se construye la estación de Plaza de Armas

La ubicación de la nueva estación debía estar relacionada con la antigua Estación de ferrocarril de Plaza de Armas, clausurada justo en este momento para dar cabida a uno de los pabellones de la Exposición. La estación que nos ocupa se situó en frente de la anterior en la calle Torneo, en su encuentro con el puente del Cristo de la Expiración. La estación opera dando servicio a las relaciones con otras ciudades del territorio andaluz, y del resto de la península ibérica, convirtiéndose en uno de los puntos principales de comunicación y entrada de la ciudad.

El siglo XX terminaría con dos nuevas puertas territoriales para la ciudad, esta vez relacionadas con el método de transporte rodado y motorizado. Las estaciones de autobuses de carácter interurbano son estas nuevas puertas, convirtiéndose también en el lugar de establecimiento de múltiples paradas de autobuses urbanos que comunican con otros puntos de la ciudad. Esto supuso toda una novedad para el desplazamiento de los habitantes de la

ciudad, que habían pasado de viajar caminando, en carruajes, en tren y ahora lo podían hacer en autobús, disminuyendo las distancias con otras localidades del territorio español.



*Ilustración 85: Estación de Autobuses de El consorcio. Fotografía propia. (Sevilla, 2018)*

### 3.5.5. El siglo XXI: nuevos puentes, nuevos accesos y la renovación del transporte público.

El siglo XXI vino cargado de novedades en materia de infraestructuras de movilidad, se renovarían, por otro lado, antiguas instalaciones y se pretendía estar a la altura de las exigencias de la época de las tecnologías.

A todo esto, se añade el carácter planificador que se llevará a cabo por parte de las comisiones, para ello encargadas a través de las diferentes figuras de planeamiento y planes de movilidad. Como hemos podido leer en otros capítulos, expondremos las propuestas de: el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, el Plan Integral de Servicios y Transporte del Área de Sevilla o del Dictamen de Movilidad Sostenible de la ciudad de Sevilla, que nos servirán para entender propuestas, proyectos y pretensiones para con este sistema que nos ocupa.

El primero de los acontecimientos de los que nos debemos hacer eco será la constitución del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en 2001, autoridad única creada por parte de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Sevilla y los municipios de la corona metropolitana de esta para el transporte de viajeros en transportes urbanos e interurbanos. Con ello se pretendía el funcionamiento más eficaz, compenetrado y homogéneo de las empresas de autocares que operaban en el territorio sevillano, conteniendo unas 15 líneas funcionando y cuya estación principal se estableció en la Estación de Autobuses de Plaza de Armas. Asimismo, con este acuerdo se unificó la imagen corporativa general, se renovó parte de la flota que no cumplía las exigencias mínimas y se estableció un título de viaje único, válido para cualquier tipo de autobús, tanto urbano como interurbano.

El Plan Metropolitano del Área Metropolitana de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible se publicó pocos años después, indicaba algunas de las problemáticas que ya hemos abordado desde los ámbitos de otros sistemas,

pero que viene a poner sobre la mesa el crecimiento de la población de la corona metropolitana sevillana junto con el aumento de la movilidad motorizada, sobre todo por parte del vehículo privado, que constaba para entonces como el 70,6% de los viajes motorizados.

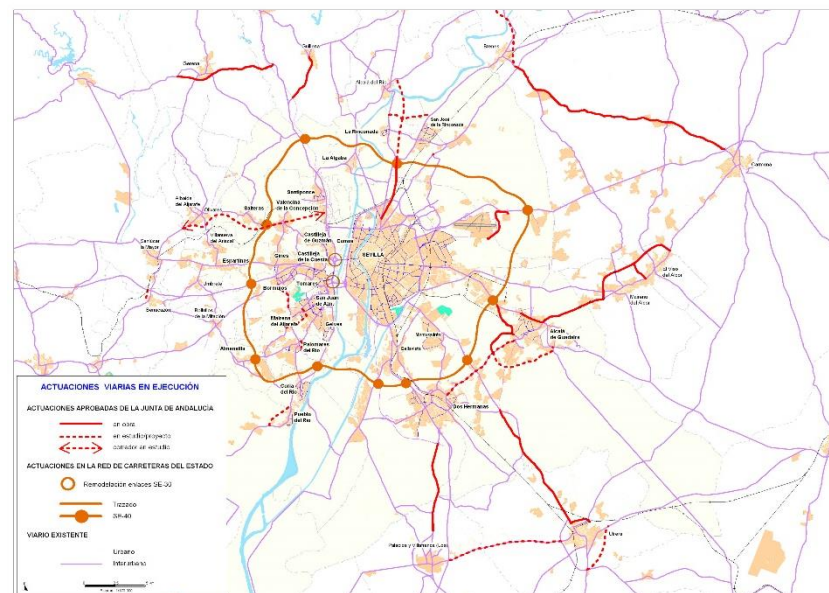


Ilustración 86: Propuestas para la red viaria. El Plan Metropolitano del Área Metropolitana de Sevilla (Sevilla, 2006)

Otro de los problemas que acosaban al sistema de transportes de la ciudad vendría determinado por el modelo de movilidad llevado a cabo hasta entonces, que había cargado de demasiado protagonismo, además de confianza, a las infraestructuras viarias, por encima del resto de sistemas de transporte. Nos encontramos con un viario urbano de gran capacidad con vías radiales y de paso, como las autovías A-66 y A-49, así como la SE-30, además de un incremento del número y longitud de los desplazamientos, y una distribución compartida entre autobús y vehículo privado que hacía entorpecer al transporte público.



Las soluciones propuestas para resolver dichos problemas expuestos pasaban por la remodelación y construcción de algunos accesos como el nuevo acceso norte a Sevilla, o el acceso al Parque Aeronáutico, la reforma del acceso por la A-92, así como la construcción de un nuevo puente sobre el Guadaira o la construcción de la vía de circulación metropolitana SE-40.

A las propuestas de carácter viario se suman las que exponen las necesidades de nuevas líneas de autobuses interurbanos que conecten entre otros con la Ciudad Expo o la Universidad de Pablo de Olavide, la mejora y acondicionamiento de la estación del Prado de San Sebastián y los puntos estratégicos del Parque de los Príncipes y Gran Plaza, o la necesidad de integrar plataformas reservadas únicamente a este transporte para hacerlo más eficaz.

Por otra parte, se apuesta por la potenciación de la movilidad peatonal y en bicicleta, estableciendo la necesidad de nuevas estaciones de bicis en las zonas estratégicas de la ciudad y cerca de los intercambiadores y en el entorno de la corona metropolitana.

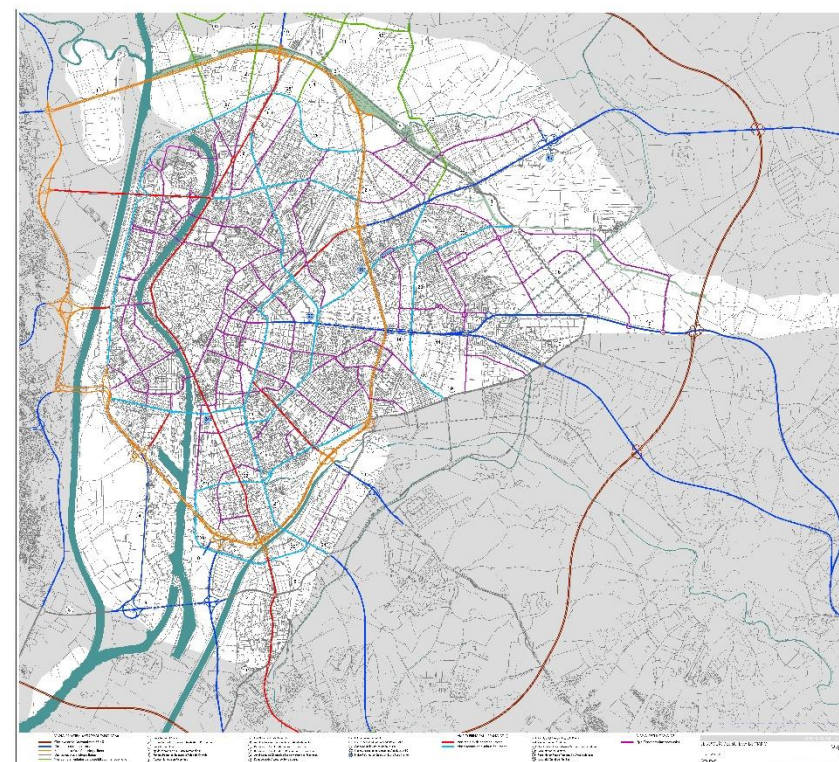
De igual manera se promueven las tarifas competitivas y los aparcamientos disuasorios en los propuestos intercambiadores de transportes para potenciar la intermodalidad, y el uso del transporte público por encima del privado.

Las líneas de actuación, así como los diagnósticos que establece el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla en cuanto a los modelos de transporte que nos ocupan, siguen la línea del Plan de Movilidad Sostenible previamente expuesto. De tal forma que, teniendo en cuenta el problema del uso protagonista del vehículo privado, se propone la construcción de la SE-40, junto con la mejora de los accesos de la SE-30, y la ampliación y acondicionamiento de los ejes de acceso de las autovías A-4 y A-92, así como de las vías de accesibilidad metropolitana.

De forma paralela se pone sobre la mesa la importancia de intermodalidad y la necesidad de carriles reservados para los transportes de autobuses, la calidad del servicio, la adecuación a las nuevas tecnologías y la unificación tarifaria.

Otras novedades con respecto al anterior plan analizado son: la constitución de una red de microbuses en el área central que conecten con los ámbitos intermodales, y la construcción de una nueva estación de autobuses interurbanos y urbanos en las inmediaciones de la Estación ferroviaria de Santa Justa, que tenga conexión con la primera línea de metro.

Se plantea también potenciar el método de transporte de las bicicletas con la conclusión de la red de carril bici y la colocación de las estaciones en los puntos intermodales y estratégicos, y la implantación de aparcamientos intermodales y de rotación.



*Ilustración 87: Plano de la Jerarquía del sistema viario. PGOU Sevilla 2006 (Sevilla, 2006)*



Durante los primeros años de vigencia de dichos planes se han realizado alguna de las propuestas de mejoras y acondicionamiento. Así se construiría e inauguraría en 2011 el puente pasarela de San Jerónimo, puente peatonal que une el parque de San Jerónimo con el del Alamillo, se modernizaron las instalaciones de TUSAM, incluso se sustituyeron los vehículos de su flota, el Consorcio facilitó un alquiler público de bicicletas en la estación de Plaza de Armas y TUSAM se hizo cargo de la propiedad de la estación de El Prado y de su rehabilitación de mano de la Universidad de Sevilla y el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

Aunque ya se habían llevado a cabo algunas de las propuestas de mejora del modelo de movilidad de la ciudad, en 2014 el dictamen de movilidad de la ciudad de Sevilla vino a recordarnos, junto con el nuevo Plan de Integración de Servicios y Transportes del Área de Sevilla (PISTAS 2020), las transformaciones que aún quedan por hacer y las mejoras que son necesarias para cumplir con los objetivos y las necesidades de los usuarios.



*Ilustración 88: Intercambiador Prado San Sebastián. Fotografía propia (Sevilla, 2018)*

En el dictamen por ejemplo se destacan las actuaciones ejecutadas, como: las inauguraciones de las líneas de tranvía y de metro; el establecimiento del Plan de la Bicicleta de Sevilla con la consecuente construcción de la red de carriles bici; la innovación tecnológica de TUSAM; la remodelación de los principales ejes de ronda; la utilización del apeadero de la Cartuja, o la aprobación de la red completa de metro. Sin embargo, el problema económico del país paralizó el ritmo de actuación.

Este documento señala que la falta de actuación del PGOU puede provocar problemas de movilidad, destacando entre sus propuestas la de los Autobuses de Tránsito Rápido, ya utilizados en otros países europeos o ciudades como Barcelona, los cuales están dotados de plataformas reservadas que los hacen más eficaces y una solución económica frente a las modificaciones de carácter ferroviario.

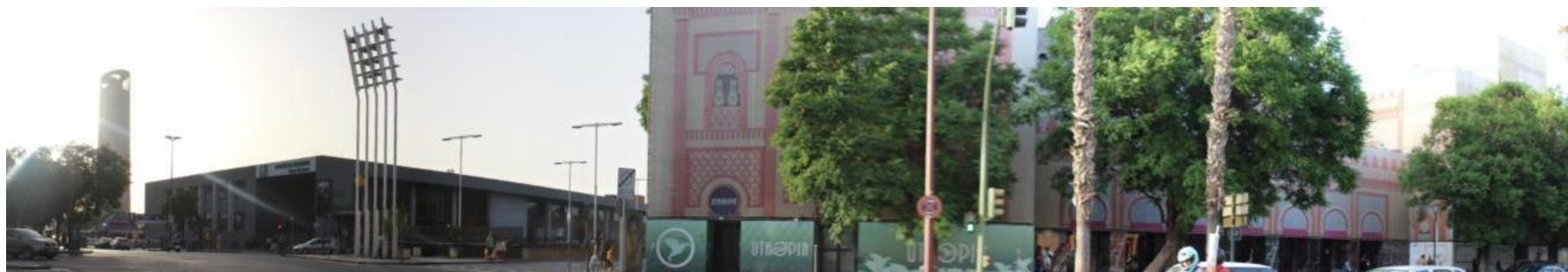
Además, se apuesta por la integración de los diferentes modos de transporte por la vía de la construcción de los intercambiadores que aún no funcionan en la ciudad, por la creación de un único título de viaje, y la posición del peatón como protagonista de la vida urbana.

Todo esto sin olvidar solventar los problemas en los accesos a la ciudad a través del sistema viario, donde habría que actuar en puntos como la confluencia entre la Ronda Norte con el Polígono Norte, la Avenida de Andalucía y su confluencia con la A-92 y SE-30, la rotonda de Mercasevilla, la confluencia entre la Avenida de la Paz y la Carretera de su Eminencia, y la SE-30 con la Carretera de Utrera.

A las propuestas anteriores el PISTAS 2020 añade las actuaciones de mejora de la seguridad vial, el mantenimiento de la red viaria existentes o la mejora de las comunicaciones con las redes transeuropeas en el ámbito del sistema viario. Asimismo, propone la ampliación y modernización de la red de los servicios de autobús, la mejora de la calidad y seguridad de los servicios y la construcción y reforma de las estaciones y punto clave de acceso en el ámbito del transporte colectivo rodado.

Finalmente, en la actualidad contamos con las puertas de las estaciones de autobuses de El Prado de San Sebastián y de Plaza de Armas, así como todos los accesos por las vías pertenecientes a las infraestructuras del sistema viario, contando con las carreteras y puentes. Todo esto nos genera un complejo sistema de puertas territoriales con una jerarquía y especialización concreta, aún a falta de mejorar la fuerza de las dos primeras con el

verdadero establecimiento de la intermodalidad, que ya se vislumbra sobre todo en el Prado de San Sebastián.



*Ilustración 89: Intercambiador Plaza de Armas. Fotoarafia pronia (Sevilla.2018)*



*Ilustración 90: Intercambiador Prado San Sebastián. Fotoarafia pronia (Sevilla.2018)*



*Ilustración 91: Intercambiador San Bernardo. Fotoarafia pronia (Sevilla.2018)*

## 4. C o n c l u s i o n e s

Tras el estudio y análisis de los diferentes sistemas de puertas territoriales de la ciudad, incluyendo la investigación sobre el significado del concepto de puerta territorial en la arquitectura y en este trabajo concretamente, podemos establecer algunas conclusiones e ideas a las que hemos llegado.

En primer lugar, en el sistema de puertas pertenecientes a las murallas de la ciudad podemos considerar como, a lo largo de los periodos en los que ha estado cercada, dichas puertas han ido teniendo diferentes funciones según la cultura predominante.

Esto hemos podido verlo en época romana con un gran carácter espiritual además del defensivo, relacionándose con el punto de transición entre el bien y el mal, han sido el enclave del comercio o más tarde espacio relacionado con la muerte y los desperdicios, por su cercanía a los cementerios y muladares. En sus últimos coletazos de vida, serán los puntos de entrada de personajes de relevancia, además de testigos de los grandes acontecimientos de la historia o enclave de nuevos arrabales a las fueras.

Podemos entonces decir que estas puertas no solo han servido de acceso a esta ciudad en los diferentes momentos de su existencia, sino que han tenido multitud de significados para la misma. En la actualidad los puntos donde se encontraban siguen representando los puntos de entrada a la ciudad histórica, encuentro de caminos y en alguna de ellas enclaves con gran relevancia para la ciudad contemporánea.

En cuanto al sistema fluvial y portuario hemos comprendido como en los orígenes de la ciudad será la entrada de los pueblos que dominarían la ciudad, además de ser vía de comercio desde el principio. Será la puerta de la riqueza gracias a la entrada, a través del río y el puerto, de las mercancías y productos que se comerciaban con otras ciudades, pero también será el acceso de los infortunios de la ciudad, con las violentas crecidas que cada cierto tiempo han azotado la ciudad y las enfermedades que de ellas se han derivado.

Gracias a ella fue posible la conquista castellana y la de América, junto con el consiguiente auge del comercio fluvial-marítimo que esto supuso, convirtiendo a Sevilla en el monopolio del comercio de indias. La

navegabilidad del río marcó el peso de esta puerta en cada momento histórico y en las épocas de crecidas, entrará la miseria, de forma que la relación de la ciudad con el río y el puerto se estará marcada por la lucha contra ello.

El sistema ferroviario tuvo gran relevancia, y como ya hemos comentado, consideramos que, tras derruirse la muralla de piedra, esta fue sustituida, hasta la Expo 92, por la muralla de hierro de las vías férreas. Estas constriñeron a la ciudad, colocándose sus puertas principales al este y oeste de la misma, con la Estación de Cádiz y de Córdoba, y otras secundarias como la de Triana, la Enramadilla o la Salud. Por convertirse en el enclave de entrada y salida de turistas y mercancía se considerarán puertas, además por construirse en puntos clave de la ciudad marcarán un antes y un después en estos barrios.

La evolución que sufre este sistema lo lleva a dirigir sus estaciones hacia la periferia en el caso de las secundarias y centralizar la principal, solucionando algunos problemas de marginalidad provocados de su trazado. Las huellas que las antiguas estaciones han dejado en la ciudad aún podemos verlas, y los ámbitos donde se encajaban se han acabado convirtiendo en otro tipo de puertas de la ciudad. Del mismo modo, aparece Santa Justa como puerta principal, San Bernardo o Virgen del Rocío como secundarias y otras de carácter interno como las bocas de metro o paradas del tranvía.

La ciudad tiende, en cuanto a este sistema, a estar más conectada, teniendo un sistema de puertas ferroviarias especializadas y jerarquizadas, de forma que crea un sistema más organizado y adecuado a las necesidades de los usuarios y de la urbe.

Por otro lado, respecto al sistema aéreo actualmente solo encontramos una puerta, aunque durante el siglo XX Tablada tuviera tanto peso para la ciudad. Aunque su historia ha sido corta. Hemos podido analizar como una misma puerta acaba teniendo varios significados, hemos podido visualizar el nacimiento con los primeros vuelos de exhibición hasta su muerte definitiva, pasando por los momentos más importantes de vuelos internacionales, o como puerta militar de relevancia.



Las dudas acechan en cuanto al Aeropuerto de Sevilla, ya que no podemos considerarlo una puerta en todo su sentido debido a la marginalidad en la que aún se encuentra para la ciudad, demasiado despegado y aún mal comunicado por otras vías que no sean la rodada.

Este sistema de puertas creemos que se encuentra todavía en un periodo de desarrollo y que el futuro probablemente lo convertirá en un enclave fundamental de la ciudad. A diferencia de Tablada que debido a su ubicación si tenía una relación directa con la ciudad y ha dejado su huella en ella. Una puerta territorial no es solo aquella que supone una entrada de cualquier forma a la ciudad, sino que te la enseña, sea de la orientación que sea, que deja huella en ella y es capaz de relacionarse y dialogar con la ciudad. San Pablo no posee todas estas características todavía.

El sistema de infraestructuras ya nace de por si siendo difuso, aunque los caminos que desde un principio han sido de entrada a la ciudad, lo son hoy convertidos en las carreteras y autovías principales. En la ciudad estos accesos han ido separándose a la vez que ésta ha ido creciendo. Así al principio arrancaban de las puertas de la ciudad, es decir, de lo que hoy consideramos el conjunto histórico y hoy lo hacen desde la ronda de circunvalación.

Sin embargo, en cuanto a las puertas que suponen para la ciudad los puentes, no han podido más que aumentar en número y especializarse, a lo largo de la evolución histórica, para favorecer las comunicaciones y poder saltar el obstáculo que ha supuesto para la zona Oeste el brazo vivo del Guadalquivir y la Dársena.

Además, aparecen las estaciones de autobuses, la de El Prado en un principio y la de Plaza de Armas en segundo lugar. La importancia que tendrán estas puertas, introducidas dentro de la ciudad en los enclaves donde encontrábamos las antiguas puertas ferroviarias de San Bernardo y Plaza de Armas, hacen que prevalezcan estos ámbitos de la ciudad como puertas.

En líneas generales podemos decir que la red de puertas de la ciudad a lo largo de la historia ha ido especializándose y distribuyéndose por la misma según las necesidades y el crecimiento de ésta. Así cuando se encontraba

cercada formaban parte de esta las de la muralla, el puerto y el río cercanos a la misma, cuando explota la ciudad en el siglo XIX las nuevas puertas se alejan de las anteriores y se colocan en los nuevos arrabales. De forma progresiva se van colocando en la periferia de la ciudad, tanto los accesos viarios como los aéreos y ferroviarios. Sin embargo, llega un momento donde la red de puertas comienza a especializarse, empezamos a leer una jerarquía y se establecen algunas de estas puertas en puntos centrales de la ciudad, relacionándose con el resto de ellas que se encuentran en los límites.

Además de aparecer la jerarquía y la especialización, nos encontramos con una tendencia a la intercomunicación a través del concepto de la intermodalidad, pretendida por esos ámbitos de la ciudad que, convertidos en puertas de la misma, te permiten cambiar de un tipo de transporte a otro para entrar con cualquiera de ellos y continuar la marcha con uno distinto.

En la actualidad podemos hacer referencia a algunas de las puertas principales como son El Prado de San Sebastián o Plaza de Armas, debido a la capacidad de ambos espacios de ser puertas pertenecientes a distintos sistemas. En el primero encontramos la estación de cercanías de San Bernardo, la boca de metro, la parada de tranvía y la estación de autobuses de El Prado, y en el segundo el acceso a la ciudad por carretera mediante el puente del Cristo de la Expiración desde el Aljarafe, la estación de autobuses de Plaza de Armas, y gran cantidad de paradas de autobuses urbanos de TUSSAM.

En segundo lugar, estarían Santa Justa, Blas Infante, Virgen del Rocío, La Cartuja o Sevilla Este. La tendencia debería ser que la ciudad pudiera llenarse de estos espacios de puertas que se corresponden con las necesidades de los barrios periféricos, y que puedan facilitar la entrada a la ciudad desde cualquier punto cardinal, sin necesidad obligatoria del uso del vehículo privado

Para finalizar esbozare algunas ideas que sobre otros sistemas de puertas he aportado en el trabajo de manera sintética a modo de pinceladas, pero que serán objeto de estudios posteriores. Se trata del sistema virtual del que forman parte las aplicaciones de mapeo web, estas suponen las entradas a

la ciudad desde cualquier punto del mundo de forma virtual, simplemente gracias a estar conectado a internet. Habría que desgranar quizás los antecedentes que han favorecido el funcionamiento de estas puertas, y analizar hasta qué punto te muestran la ciudad tal y como es, si es posible que se relacionen con ella, que dejen su huella o que cumplan varias funciones a lo largo de la historia.

En otro lado, se encontrarían los edificios que suponen hitos en la ciudad, colocados en los límites de la misma, significando una llamada de atención y una muestra de la relevancia que la ciudad tiene en cada momento. En este sistema habría que incluir por ejemplo la Torre del Oro o la Torre Pelli en la actualidad, como así se ha concebido con las Torres Atea Isozaki de Bilbao.

Lo que está claro es que, al igual que la ciudad crece, se vuelve más compleja y aumenta demográficamente, así como lo hace su corona metropolitana, la red de sistemas de puertas territoriales pertenecientes a esta también lo hace, crece en número, se vuelve más compleja y se expande con ella.

## 5. Bibliografía

### - Libros

Álvarez-Benavides y López, M. (1868). Esplicación [sic] del plano de Sevilla, reseña histórico-descriptiva de todas las puertas, calles, plazas, edificios notables y monumentos de la ciudad. Sevilla: [s.n.].

Antón Rodríguez, E. (1985). Guía del viajero por el ferro-carril de Sevilla a Cádiz. Sevilla: Colegio Bautista Guerrero, Á. (2012).

Barrionuevo Ferrer, A., & Arias García, P. (1995). Estructura y formas del crecimiento de la ciudad de Sevilla en los siglos XIX y XX. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Blanco Freijeiro, A. (1989). Historia de Sevilla. La ciudad antigua. (De la prehistoria a los visigodos). Sevilla: Universidad de Sevilla, Servicio de Publicaciones.

Blanco Freijeiro, A., & Morales Padrón, F. (1992). Historia de Sevilla. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

Bosch Vilá, J. (1988). La Sevilla islámica 712-1248. Sevilla: La Universidad.

Campos Carrasco, J. (1986). Excavaciones arqueológicas en la ciudad de Sevilla. [Sevilla]: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla.

Collantes de Terán Delorme, F. (1977). Contribución al estudio de la topografía sevillana en la antigüedad y en la edad media. Sevilla: Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría.

Collantes de Terán Sánchez, A., & Cortés José, J. (1993). Diccionario histórico de las calles de Sevilla. [Sevilla]: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Ordenación del Territorio.

Galán Eruste, M. (2014). Historia del transporte urbano en Sevilla. Sevilla.

Galán Eruste, M., & Cano López-Luzzatti, M. (2012). 125 años de transporte público en Sevilla. Sevilla: Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril.

Garrido Alarcón, E., Popeanga, E., Peñalta Catalán, R., & Muñoz, D. (2010). Ciudad en obras: metáforas de lo urbano en la literatura y en las artes (Metáforas de lo urbano en la literatura y en las artes). Peter Lang Publishing Group.

González Acuña, D. (2011). Forma vrbis Hispalensis. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Jiménez Maqueda, D. (1999). Estudio histórico-arqueológico de las puertas medievales y postmedievales de las murallas de la ciudad de Sevilla. Sevilla: Fundación Aparejadores.

Moneo Rodríguez, T. (2003). Religio iberica (pp. 285-288). Madrid: Real Academia de la Historia.

Passolas Jáuregui, J. (2011). Historia y recuerdos de calles, plazas y puertas de Sevilla (III). [Sevilla]: Itucci Siglo XXI.

Passolas Jáuregui, J. (2012). Sevilla: historia y recuerdos a través de sus calles, plazas y puertas. [Sevilla]: Ituci Siglo XXI.

Raya Rasero, R. (2006). Historia secreta de los derribos de conventos y puertas de Sevilla durante la revolución de 1868. Sevilla: Asademes.

Tovar, B. (1978). Las puertas de Sevilla [Dibujos]. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.

Utrilla Navarro, L. (2008). Historia de los aeropuertos de Sevilla. [Madrid]: AENA.

Vega, J., Junco, A., & Chaves Maza, J. (2014). Exposición Puertas de Sevilla ayer y hoy. [Sevilla]: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla del Ayuntamiento de Sevilla.

Wais, F. (1987). Historia de los ferrocarriles españoles. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

## - Artículos

Asociación Española de Arqueología Medieval. (1993). Boletín de Arqueología Medieval. Madrid: Pedro Matesanz Vera.

Barral Muñoz, M., & Borja Barrera, F. (2005). Evolución histórica de Vega de Sevilla. Estudio de geoarqueología urbana. Sevilla. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/271371136\\_Evolucion\\_historica\\_de\\_Vega\\_de\\_Sevilla\\_Estudio\\_de\\_geoarqueologia\\_urbana](https://www.researchgate.net/publication/271371136_Evolucion_historica_de_Vega_de_Sevilla_Estudio_de_geoarqueologia_urbana)

Cámara Muñoz, A. (1993). Muralla para la guerra y para la paz. Imágenes de la ciudad en la España del siglo XVI (pp. 149-174). Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=152114>

G. Schattner, T. (2005). LA PUERTA DE SEVILLA EN CARMONA Y OTRAS PUERTAS ROMANAS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA. Madrid. Recuperado de [https://www.upo.es/arqueologia/\\_galerias/descargas/Romvla-4.3.pdf](https://www.upo.es/arqueologia/_galerias/descargas/Romvla-4.3.pdf)

García, M. (2011). Contribución al estudio del desarrollo urbano del sector norte extramuros de la primera cerca sevillana. Medievalista Online, (9). doi: 10.4000/medievalista.519

J. Morales, A. (2013). Un episodio en el derribo de las murallas de Sevilla. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4470382>

Jiménez Maqueda, D. (1996). Algunas precisiones cronológicas acerca de las murallas de Sevilla. Madrid. Recuperado de <http://institucional.us.es/revistas/arte/09/02%20jimenez.pdf>

Marcos Casquero, M. (2005). Ritos y creencias de la antigua Roma relacionados con las puertas. León. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2010894.pdf>

Ramírez Del Río, J., & Valor Piechotta, M. (1999). Las murallas de Sevilla. Apuntes Historiográficos y Arqueológicos. Córdoba: Facultad de Filosofía y Letras de Córdoba. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=193319>

Rodríguez Bernal, E. (2001). El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla: la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario (pp. 205-221). Aranjuez: Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento.

Rodríguez Gutiérrez, O., & Rodríguez Azogue, A. (2003). NUEVOS DATOS EN TORNO AL MUNDO FUNERARIO EN LA SEVILLA ROMANA: LA NECRÓPOLIS DE CREMACIÓN DE LA PUERTA DEL OSARIO. Sevilla. Recuperado de <https://www.upo.es/revistas/index.php/romula/article/download/143/140>

Sánchez Martínez, F. (2013). Historia del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz (1856-1861). Recuperado de <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=11319>

Valor Piechotta, M., Villas Iglesias, J., & Ramírez del Río, J. (2003). Los Almohades. Su patrimonio arquitectónico y arqueológico en el sur de Al-Andalus. Consejería De Relaciones Institucionales. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=560883>

## - Sitios webs

Alvarado, M. (2015). Los trenes que Sevilla perdió. Recuperado de <https://sevilla.abc.es/sevilla/20150207/sevi-trenes-perdidos-sevilla-201502051856.html>

Así era Hispalis, la Sevilla donde vivían los romanos - Sevilla Ciudad. (2018). Recuperado de <http://sevillaciudad.sevilla.abc.es/reportajes/casco-antiguo/cultura-casco-antiguo/asi-era-la-sevilla-donde-vivian-los-romanos/>

Autoridad Portuaria de Sevilla. Historia Breve del Puerto de Sevilla. Recuperado de [http://portal.apsevilla.com/wps/portal/puerto\\_es/historiaSevilla\\_es?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/APS/puertosevilla/elpuertosevilla/historiabreve/historiaBreve](http://portal.apsevilla.com/wps/portal/puerto_es/historiaSevilla_es?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/APS/puertosevilla/elpuertosevilla/historiabreve/historiaBreve)



Baza, N. (2007). Entre las torres. Periódico Municipal Bilboko Udala. Recuperado de <https://docplayer.es/42149643-Isozaki-atea-n-o-213-marzo-de-2007-periodico-municipal-bilboko-udala-ayuntamiento-de-bilbao-pagina-3-dia-internacional-de-la-mujer.html>

Bing Maps. (2018). Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Bing\\_Maps](https://es.wikipedia.org/wiki/Bing_Maps)

Blasco, J. (2014). Sevilla y el río Guadalquivir: una relación de amor y odio en diez etapas. Recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2014/03/sevilla-y-el-rio-guadalquivir-una.html>

Domínguez Arjona, J. (2013). EL DESAPARECIDO PUENTE DE LA ENRAMADILLA. Recuperado de <http://www.galeon.com/juliodominguez/2013/enramadilla.html>

Domínguez Cascajosa, J. (2010). La transformación del Guadalquivir a su paso por Sevilla. Recuperado de <https://es.scribd.com/doc/119139616/La-evolucion-del-guadalquivir>

Estación de Autobuses Prado San Sebastián. (2018). Recuperado de <http://tussam.es/index.php?id=647>

Evolución Geológica del Estuario del Guadalquivir (Bajo Guadalquivir) y su ocupación humana. (2016). Recuperado de <http://personal.us.es/fcojose/Distancias/estuario%20geologia/Estuario2.htm>

Google Maps. (2018). Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Google\\_Maps](https://es.wikipedia.org/wiki/Google_Maps)

Historia de Autobuses Jiménez. Recuperado de <https://www.autobusesjimenez.com/historia/>

Historia de la antigua estación de tren 'La Enramadilla', en San Bernardo | Nervión al día. (2014). Recuperado de <http://nervionaldia.com/historia-de-la-antigua-estacion-de-tren-la-enramadilla-en-san-bernardo/>

HISTORIA DE LA BETICA, Y BATALLAS DEL MUNDO ANTIGUO. (2011) Recuperado de <http://celtibero-popeye.blogspot.com/>

Historia de la Empresa. Autocares CASAL. (2017). Recuperado de <http://www.autocarescasal.com/empresa.html>

IAPH. (2013). Viviendas y Estación de Autobuses del Prado de San Sebastián. Base de datos Patrimonio Inmueble de Andalucía. Recuperado de <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i17222>

ISOZAKI ATEA (qué ver en Bilbao). (2017). Recuperado de <https://euskadimania.com/isozaki-torres-bilbao/>

La barca bizantina de la Plaza Nueva. (2013). Recuperado de <https://ispavilia.wordpress.com/2013/06/30/la-barca-bizantina-de-la-plaza-nueva/>

La estación de ferrocarril de Triana. Recuperado de <http://desde-triana.blogspot.com/2012/11/la-estacion-de-ferrocarril-de-triana.html>

Los caminos históricos de Sevilla. [PDF]. Sevilla. Recuperado de [http://caminosandalucia.es/wp-content/uploads/2017/10/20171016\\_Ponencia1-IndalecioLastra.pdf](http://caminosandalucia.es/wp-content/uploads/2017/10/20171016_Ponencia1-IndalecioLastra.pdf)

Los diez vestigios de la Sevilla romana - Sevilla Ciudad. (2018). Recuperado de <http://sevillaciudad.sevilla.abc.es/reportajes/casco-antiguo/cultura-casco-antiguo/los-diez-vestigios-de-la-sevilla-romana/>

Manuel Loenzo, C. (2012). El paleoestuario del Guadalquivir y la Ora Marítima. Recuperado de <http://megalitismoatlantico.blogspot.com/2012/08/el-paleoestuario-del-guadalquivir-y-la.html>

Mapeo Web. (2018). Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Mapeo\\_Web](https://es.wikipedia.org/wiki/Mapeo_Web)

Microsoft MapPoint. (2018). Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Microsoft\\_MapPoint](https://es.wikipedia.org/wiki/Microsoft_MapPoint)

Moreno, S., Moreno, S., & perfil, V. LA ESTACION DEL TREN EN TRIANA. Recuperado de <http://blogdesantiagomartinmoreno.blogspot.com/2013/05/la-estacion-del-tren-triana.html>

Palancar Panella, M. (2016). Hispagua. Op46. Sevilla y el Guadalquivir. Recuperado de [https://web.archive.org/web/20070917092329/http://hispagua.cedex.es/documentacion/revistas/op/46/op46\\_4.htm](https://web.archive.org/web/20070917092329/http://hispagua.cedex.es/documentacion/revistas/op/46/op46_4.htm)

Pastrana Sánchez, J. (2012). La Calzada de mi me memoria. Recuperado de <http://www.elpasadodesevilla.com/2012/04/la-enramadilla-de-mi-me-memoria.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). ¿Qué conectan? Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/que-conectan.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). El impacto de la Expo'92. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/el-impacto-de-la-expo92.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). El Puente de Los Remedios. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/el-puente-de-los-remedios.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). El Puente de San Telmo. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/el-puente-de-san-telmo.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). Los puentes de los reyes Alfonsos. Recuperado de

<http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/los-puentes-de-los-reyes-alfonsos.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). El Puente de Triana. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/puente-de-triana.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). Periodo de "entrepuentes." Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/periodo-de-entrepuentes.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). El origen: el Puente de Barcas. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/el-origen-el-puente-de-barcas.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medio Ambiente. (2011). Un poco de Historia... Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/analisis-historico.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medioambiente. (2012). La propuesta: nuevos espacios en el río. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/la-propuesta-nuevos-espacios-en-el-rio.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medioambiente. (2012). Evolución geológica del Guadalquivir y sus ISLAS. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/evolucion-geologica-del-guadalquivir-y.html>

Saseta, A., Pérez de Lama, J., & Arquitectura y Medioambiente. (2012). Las "cortas" del Guadalquivir. Recuperado de <http://puentesdesevilla.blogspot.com/2012/01/las-cortas-del-guadalquivir.html>

Sevilla y el ferrocarril: de Plaza de Armas a Majarabique. (2017). Recuperado de <http://elcorreoweb.es/sevilla/sevilla-y-el-ferrocarril-de-plaza-de-armas-a-majarabique-HM2691779>

Sevilla, D. (2012). Evolución del cauce del Guadalquivir (I), (II), (III). Recuperado de [https://www.diariodesevilla.es/vivirensevilla/Evolucion-cauceGuadalquivir\\_0\\_557044953.html](https://www.diariodesevilla.es/vivirensevilla/Evolucion-cauceGuadalquivir_0_557044953.html)

Solar antigua estación de tren Enramadilla. (2016). Recuperado de <https://encinarosa-elarbolmiamigo.blogspot.com/2016/03/solar-antigua-estacion-de-tren.html>

Torres Isozaki Atea: Una puerta de lujo a la Ría. (2007). Recuperado de <https://bilbaoenconstruccion.com/2007/10/30/torres-isozaki-atea-una-puerta-de-lujo-a-la-ria/>

#### - Normativas y figuras de planeamiento

Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU) 1987

Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU) 2006

Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible (PMS)

Plan de Integración de Servicios y Transportes del Área de Sevilla (PISTAS) 2020

Dictamen de Movilidad Sostenible de Sevilla 2014

Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA)

#### - Documentos de organizaciones oficiales

Agencia de Obra pública de la Junta de Andalucía. (2018). Balance Anual 2017 del Metro de Sevilla [PDF]. Sevilla. Recuperado de [https://metro-sevilla.es/sites/default/files/balance\\_anual\\_2017\\_v.3.pdf](https://metro-sevilla.es/sites/default/files/balance_anual_2017_v.3.pdf)

Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. (2010). Conexiones metropolitanas de la línea 1 de metro de Sevilla[PDF]. Sevilla. Recuperado de [https://www.aopandalucia.es/inetfiles/ente\\_estructura/215201013552.pdf](https://www.aopandalucia.es/inetfiles/ente_estructura/215201013552.pdf)

Junta de Andalucía. (2009). Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Línea de Alta Velocidad. Tramo Sevilla-Antequera [PDF]. Sevilla. Recuperado de [http://www.aopandalucia.es/inetfiles/ente\\_estructura/2152010135311.pdf](http://www.aopandalucia.es/inetfiles/ente_estructura/2152010135311.pdf)

TUSSAM. (2018). Catálogo TUSSAM 2018 [PDF]. Sevilla. Recuperado de <http://www.tussam.es/index.php?id=407>

#### - Trabajos Final de Grado, Trabajos Final de Master, Tesis doctorales

Cid Escobar, G. (2017). Transformaciones urbanas en la ciudad de Sevilla a través de la interacción con su río; Claves para recuperar los márgenes no antropizados (pp. 7-51). Universidad de Sevilla.

Gavira Narváez, A. (2007). Evolución y perspectivas para el desarrollo territorial de las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Sevilla (Máster Universitario en Ordenación y Gestión del Desarrollo Territorial y Local). Universidad de Sevilla.

Monedero Martín, J. (2008). Evolución de Sevilla intramuros en el Siglo XVIII. (pp. 3-72). Sevilla. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/9663446/Evolucion-de-la-Sevilla-intramuros-en-el-Siglo-XVIII>

Trevilla García, A. (2005). Ordenación viaria en el proceso de planificación de Sevilla. Sevilla. Recuperado de [https://issuu.com/andrestg/docs/ordenacion\\_viaria](https://issuu.com/andrestg/docs/ordenacion_viaria)

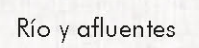
















1. Puerta Macarena (bab Maqrina)
2. Puerta de Córdoba
- 3.. Puerta del Sol
4. Puerta Osario
5. Puerta Carmona (bab Qarmuna)
6. Puerta de la Carne
7. Postigo de la Alcazaba
8. Puerta de Jerez
9. Postigo del Carbón
10. Postigo del Aceite
11. Puerta del Arenal
12. Puerta de Triana
13. Puerta Real
14. Puerta de San Juan
15. Puerta de la Barqueta
16. Puente de barcas

LEYENDA

- Vías del tren
- Recorrido tranvía
- Caminos de entrada
- Puertas
- Río y afluentes





- 1. Puerta Macarena (bab Maqrina)
- 2. Puerta de Córdoba
- 3.. Puerta del Sol
- 4. Puerta Osario
- 5. Puerta Carmona (bab Qarmuna)
- 6. Puerta de la Carne
- 7. Postigo de la Alcazaba
- 8. Puerta de Jerez
- 9. Postigo del Carbón
- 10. Postigo del Aceite
- 11. Puerta del Arenal
- 12. Puerta de Triana
- 13. Puerta Real
- 14. Puerta de San Juan
- 15. Puerta de la Barqueta
- 16. Puente de barcas

LEYENDA

- Vías del tren
- Recorrido tranvía
- Caminos de entrada
- Puertas
- Río y afluentes









1. Estación del Empalme
2. Puerta de la Macarena
3. Puerta de Córdoba
4. Puerta Osario
5. Puerta Carmona
6. Estación de Cádiz
7. Estación de la Enramadilla
8. Puerta de Jerez
9. Ambito portuario
10. Puente Isabel II
11. Estación de Córdoba
12. Puente Alfonso XII/Pasarela del Agua
13. Estación de Triana
14. Estación de la Salud

LEYENDA

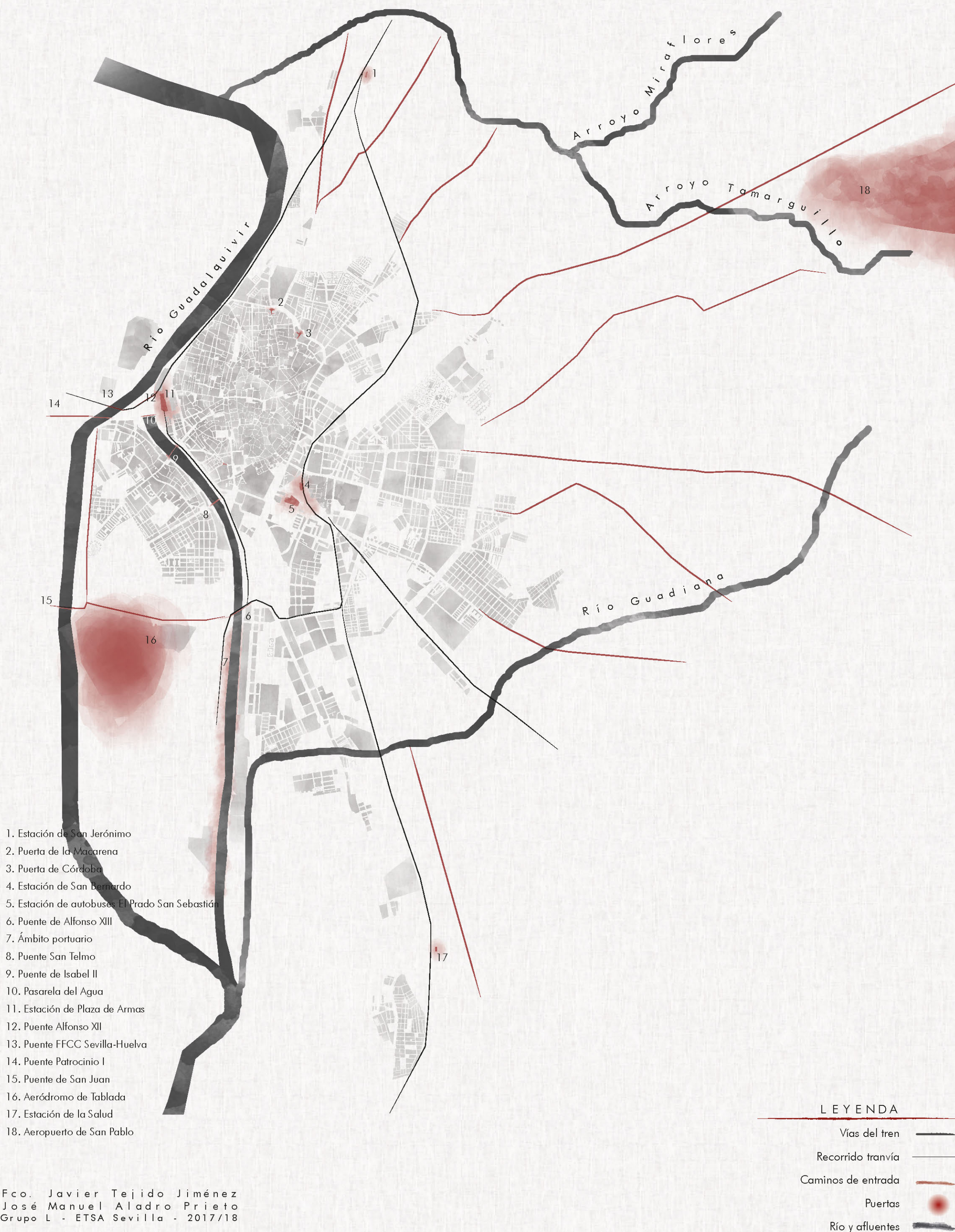
- Vías del tren
- Recorrido tranvía
- Caminos de entrada
- Puertas
- Río y afluentes





- 1. Estación del Empalme/San Jerónimo
- 2. Puerta de la Macarena
- 3. Puerta de Córdoba
- 4. Puerta Osario
- 5. Puerta Carmona
- 6. Estación de San Bernardo
- 7. Estación de la Enramadilla
- 8. Puerta de Jerez
- 9. Ámbito portuario
- 10. Puente San Telmo
- 11. Puente de Isabel II
- 12. Pasarela del Agua
- 13. Estación de Plaza de Armas
- 14. Puente Alfonso XII
- 15. Estación de Triana
- 16. Aeródromo de Tablada
- 17. Puente de Alfonso XIII
- 18. Estación de la Salud





- 1. Estación de San Jerónimo
- 2. Puerta de la Macarena
- 3. Puerta de Córdoba
- 4. Estación de San Bernardo
- 5. Estación de autobuses El Prado San Sebastián
- 6. Puente de Alfonso XIII
- 7. Ámbito portuario
- 8. Puente San Telmo
- 9. Puente de Isabel II
- 10. Pasarela del Agua
- 11. Estación de Plaza de Armas
- 12. Puente Alfonso XII
- 13. Puente FFCC Sevilla-Huelva
- 14. Puente Patrocinio I
- 15. Puente de San Juan
- 16. Aeródromo de Tablada
- 17. Estación de la Salud
- 18. Aeropuerto de San Pablo





- 1. Puente de la Macarena
- 2. Puente de Córdoba
- 3. Estación de Santa Justa
- 4. Estación de autobuses El Prado San Sebastián
- 5. Estación de cercanías San Bernardo
- 6. Estación de cercanías Virgen del Rocío
- 7. Estación de cercanías Padre Pío-Palmete
- 8. Estación de cercanías Bellavista
- 9. Ámbito portuario
- 10. Puente de las Delicias
- 11. Puente de Alfonso XIII
- 12. Puente de los Remedios
- 13. Puente San Telmo
- 14. Puente de Isabel II
- 15. Puente Cristo de la Expiración
- 16. Estación de autobuses Plaza de Armas
- 17. Pasarela de la Cartuja
- 18. Puente de la Barqueta
- 19. Puente del Alamillo
- 20. Puente FFCC Sevilla-Huelva I
- 21. Puente de Itálica (Se-30)
- 22. Estación de cercanías Estadio Olímpico
- 23. Estación de cercanías La Cartuja
- 24. Puente FFCC Sevilla-Huelva II
- 25. Acueducto de Emasesa I
- 26. Puente Carretera de Huelva
- 27. Puente Reina Sofía
- 28. Puente Juan Carlos I
- 29. Puente de San Juan
- 30. Aeropuerto de Sevilla

LEYENDA

- Vías del tren
- Recorrido tranvía
- Vías de penetración a la ciudad
- Puertas
- Río y afluentes





- 1. Puerta de la Macarena
- 2. Puerta de Córdoba
- 3. Estación de Santa Justa
- 4. Intercambiador El Prado San Sebastián
- 5. Intercambiador San Bernardo
- 6. Estación de cercanías Virgen del Rocío
- 7. Estación de cercanías Palacio de Congresos
- 8. Estación de cercanías Padre Pío-Palmete
- 9. Estación de cercanías Jardines de Hércules
- 10. Estación de cercanías Bellavista
- 11. Puente V Centenario
- 12. Ámbito portuario
- 13. Puente de las Delicias
- 14. Puente FFCC Puerto
- 15. Puente de los Remedios
- 16. Puente San Telmo
- 17. Puente de Isabel II
- 18. Puente Cristo de la Expiración
- 19. Intercambiador Plaza de Armas
- 20. Pasarela de la Cartuja
- 21. Puente de la Barqueta
- 22. Puente del Alamillo
- 23. Pasarela de San Jerónimo
- 24. Estación de cercanías de San Jerónimo
- 25. Puente FFCC Sevilla-Huelva II
- 26. Puente de Itálica (Se-30)
- 27. Estación de cercanías Estadio Olímpico
- 28. Estación de cercanías La Cartuja

- 29. Puente FFCC Sevilla-Huelva III
- 30. Acueducto de Emasesa I
- 31. Puente Carretera de Huelva
- 32. Puente Reina Sofía
- 33. Puente Juan Carlos I
- 34. Puente de San Juan
- 35. Puente Línea 1 de metro Sevilla
- 36. Aeropuerto de Sevilla
- 37. Parada de metro La Plata
- 38. Parada de metro Amate
- 39. Parada de metro 1º de Mayo
- 40. Parada de metro Gran Plaza
- 41. Parada de metro Nervión
- 42. Parada de metro y tranvía Puerta Jerez
- 43. Parada tranvía Avda. de la Constitución
- 44. Parada de tranvía Plaza Nueva
- 45. Parada de metro Plaza de Cuba
- 46. Parada de metro Parque de Los Príncipes
- 47. Parada de metro Blas Infante

LEYENDA

- Vías del tren
- Recorrido tranvía
- Vías de penetración a la ciudad
- Puertas
- Río y afluentes